Meri lahutab maid ja mandreid, laevad ühendavad neid.
Nii oli on ja jääb. Laevandus on hallidest aegadest olnud ka Läänemere maade märksõna.

Kahekümne esimeses Eesti Laevanduse Aastaraamatus puudutatakse tänapäeva aktuaalseid teemasid ja meenutatakse minevikku.

Siit leiab ka värske laevaregistri ning muid andmeid.

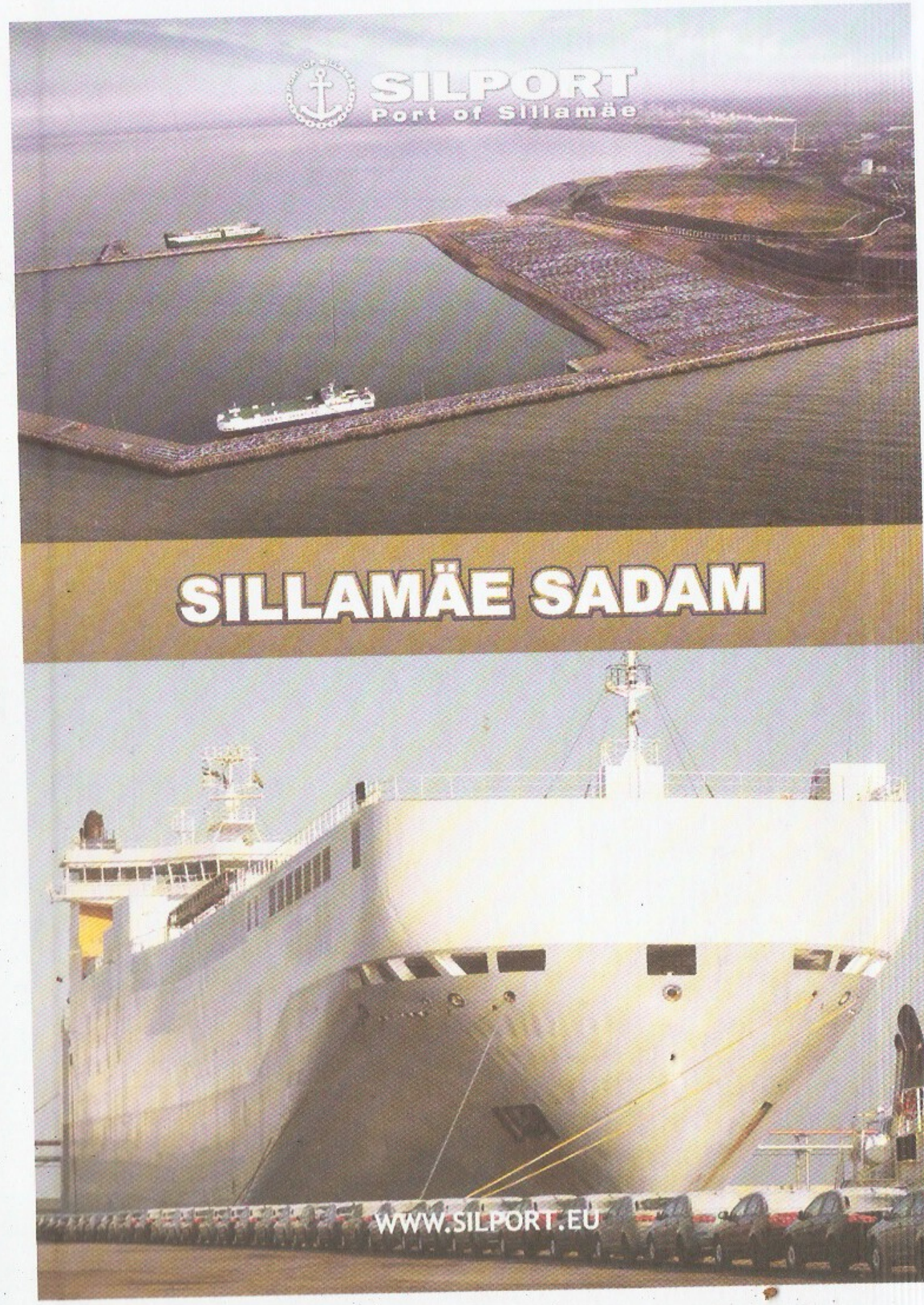
ISBN 978-998-5918-76-0

EESTI LAEVANDUSE AASTARAAMAT 2015

EESTI LAEVANDUSE AASTARAAMAT

2015

EESTI MEREMEESTE LHT


SILPORT
Port of Sillamäe
SILLAMÄE SADAM
WWW.SILPORT.EU

SOOME
Turu
Helsingi
Mariehamn
Kapellskär
Peterburg
Stockholm
Tallinn
Paldiski
VENEMAA
ROOTSI
EESTI
Riia
LÄTI
TALLINK
www.tallink.com
Reisisõpru
sõidutab Tallink!
www.tallink.com
TALLINK

EESTI LAEVANDUSE AASTARAAMAT 2015

Toimetanud Enn Kreem

Kahekümne esimene aastakäik

Projekt: Rein Raudsalu

Kaane kujundanud:
Anu Maarand

Tõlked:
Mart Aru

Kirjastus Sekstant
ISSN 1406-0817
ISBN 978-9985-9187-6-0

Sisukord

Saateks 7
Vaateid Euroopa laevanduspoliitikale. *Patrick Verhoeven* 9
Eesti laevandus ja ECSA. *Toivo Ninnas* 14
Eesti laevandussektori konkurentsivõime tugevdamine. *Eero Naaber* 19
Teel Eesti merenduse arengukava elluviimisele. *Jüri Lember* 27
Mereõigus vajab süstematiseerimist. *Merily Must* 34
Väinamere liikluse arenguteed. *Urmas Treiel* 37
Saaremaa meretargast väikelaevaehitusest. *Piret Pihel* 44
Meremajandus Läänemere tundlikus keskkonnas. *AndresTalijärv* 49
Kursiga olematusse. *Agnes Pilv* 55
Valge laeva algus ja lõpp. M/l „Georg Otsa“ saatus 61
25 aastat konkurentsi Soome lahel. *Madli Vitismann* 73
Mitmekülgne Jüri Vendla. *Enn Kreem* 78
Naiskapten Aleksandra Laas. *Reet Naber* 84
Mereristsed ja päevad m/p“Ristna“ (A. Pitka mälestusi) *U. Laur* 90
Tänase meremehe märkmeid. *Viljar Viil* 98
Ookeanipüügist ja „August Allest“. *Peedu Kass* 102
Mõned Eesti merendusajaloo valged laigud. *Vello Mäss* 120
Pärna aeg Meremuuseumis. *Urmas Dresen* 124
Eesti Meremuuseumi juubeliaasta. *Teele Saar* 136
Üle kahe aastakümne meresõidudokumentide büroos. *Eino Ots* 141
Helsingi Laevakaptenite Ühingu juubel. *Sven-Erik Nylund* 148
Läänemeremaade Nõukogust ja tegevusest Eesti eesistumise ajal. *T. Ots* 152
Läänemere Keskus. *Henry Arnhold* 157
Eesti Mereakadeemia 2014. a lõpetajad 161
2014. a väljastatud diplomiga kaptenid ja vanemmehaanikud 164
Eesti laevaregistrid 2015 167
Eesti Laevanduse Aastaraamatu 2015. a autorid 172

Saateks

Meeldiv uudis on see, et Eesti laevaomanikud leidsid jõudu laevastiku moderniseerimiseks. Tallinkile juba ehitatakse uut vedelgaasil töötavat reisiparvlaeva, varsti alustatakse järgmisega. Vaatamata kasvavatele keskkonnanõuetele on lootus püsida konkurentsis.

Vist vara oleks öelda, et üks ajajärk on möödas ja algab uus, sest kes ikka oskab nende vahele täpset joont tõmmata. Siinkohal meenutame meie kõigi aegade tähtsaima Tallinna-Helsingi liini ajalugu ja seal kurseerinud laevu.

Endselt teeb muret riigi suhtumine meremajandusse. Kord on see valdkond, kust annab võtta, kord jälle poliitiliste jagelemiste objekt, mille tulemus on küsitava väärtusega. Nii heast saartevahelisest liiklusest, kuhu viimasel ajal jõuti, ei osanud unistadagi. Avaldatud artikli kohaselt oleks see läinud veelgi paremaks. Kuid asi ei sobinud poliitikutele ja jääb vaid loota, et kvaliteet ei kuku tagasi aegade hämarusse. Lõputud vaidlused jätkuvad endiselt merenduspoliitka realiseerimiskava ümber, mida peegeldavad mõned aastaraamatu artiklid. Seni on Eesti riik ainuke, mis ei muretse oma merenduse arendamise pärast ja kus puuduvad vastavad toetusmeetmed.

Ka valdkonnasiseselt pole merendustegelased ühel meelel. Avaldatud on erinevaid vaatenurki ja üksmeelele vaevalt jõutaksegi, kuid mingi ühine jalgealune tuleb leida, kust edasi minna.

Tänavu on mitmete meile huvitavate mereorganisatsioonide juubeliaasta. Aastaraamatus tutvustatakse nende tegevust aegade jooksul. Sageli jääb märkamatuks, kuidas eilsest saab ajalugu, ning järsku avastame, kui huvitav on meenutada möödunud aegu. Selliseid momente peaks leiduma ka siit.

Nagu ikka, on ka kahekümne esimese aastaraamatu lõpus avaldatud värske diplomi saanud kaptenite ja vanemmehaanikute ning Eesti Mereakadeemia lõpetanute nimekiri, Eesti tänavune laevaregister ja muud teavet.

Toimetaja

Vaateid Euroopa laevanduspoliitikale

Patrick Verhoeven

Euroopa Ühenduse Laevaomanike Assotsiatsioon (ECSA) esindab Euroopa Liidu ja Norra rahvuslikke laevomanike ühendusi. Vastavalt Oxfordi hiljutisele majandusuuringule on Euroopa ülemaailmsel areenil laevanduses juhtpositsioonil: 40% maailma brutotonnaažist on Euroopa laevaomanike kontrolli all. Valdkonna majanduslik kogumõju on samuti muljetavaldav: sektor panustab 145 miljardit eurot Euroopa Liidu SKPsse ja täidab 2,3 miljonit töökohta.

ECSA on esindanud Euroopa laevaomanike huve 1965. aastast, kui organisatsioon asutati oma esialgse prantsuskeelse nimega *'Comité des Associations d'Armateurs des Communautés Européennes'* (CAACE).

ECSA asutajad deklareerisid, et organisatsiooni ametlik missioon on edendada Euroopa laevanduse huve „nii, et see võiks konkureerivas, vaba ettevõtluse keskkonnas kõige paremini teenida Euroopa ning rahvusvahelist kaubandus- ja äritegevust". Missioonidokumendis sedastatakse veel, et ECSA „aitab otsustavates meretranspordi-alastes küsimustes formuleerida EL poliitikat". Küllaltki tagasihoidlik vihje sellele, millest tegelikult sai organisatsiooni põhitegevus.

Viiskümmend aastat Euroopa laevanduspoliitikat

Ülemaailmne majandusharu nagu laevandus vajab rahvusvahelisi regulatsioone. See tavatarkus oli endastmõistetav juba 19. sajandil, mil astusid jõusse esimesed rahvusvahelised mereohutuse lepingud. Ja koos ÜRO moodustamisega pärast Teist maailmasõda sai Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) selle ala peakorraldajaks.

Kuid Teine maailmasõda ei viinud mitte ainult ÜRO moodustamiseni. Kuna sõda oli algselt Euroopa konflikt, juba teine selline umbes 25 aasta jooksul, siis asusid Euroopa riigid tulevikusõdade ärahoidmiseks arendama koostööd, alustades söe, terase ja teiste relvatööstuse materjalide tootmise valdkonnast. 1957. aastal kirjutati alla Rooma leping, millega alustati laiemat majanduslikku koostööd Euroopa Majandusühenduses (EMÜ). Järgmised lepingud muutsid EMÜ Euroopa Ühenduseks ja hiljem veel Euroopa Liiduks. Majanduslik koostöö viis siseturu tekkele ja ka rahanduse unifitseerimisele. Järjest enam on Eurooa Liit oma poliitilisi ambitsioone kasvatanud ja mis kõige olulisem, paisunud kuuest asutajamaast

tänase 28 liikmesriigini. Raudse eesriide langemine mängis tähtsat osa laienemisprotsessis, taasühendades Euroopa oma täielikesse geograafilistesse kontuuridesse.

Euroopa laevaomanike assotsiatsiooni küllaltki kiire käivitamine pärast EMÜ moodustamist oli ettenägelik samm.

Euroopa laevanduspoliitika arendamine jäi mõneks ajaks tagasihoidlikuks. Liikmesriigid olid esialgu küllalt edukad tõrjuma või ignoreerima Euroopa Komisjoni meretranspordi-alaseid ettepanekuid. Kuid asjad muutusid põhjalikult 1980ndate keskelt alates, kui Euroopa astus samme liberaliseerimaks seesmist laevandusturgu, kehtestas konkurentsireeglid liinilaevadele ja astus vastu kolmandate riikide turgude protektsionistlikele meetmetele.

Euroopa merenduspoliitika pole tegelenud üksnes majanduslike regulatsioonidega, vaid toetanud samuti laevandust kui keskkonnasõbralikku alternatiivi maanteetranspordile. „Teekond merele" („*Road to Sea*") poliitika oli üks võtmeteemasid, mis koorus Euroopa esimesest „Transpordipoliitika valgest raamatust", mis ilmus 1992. aastal. ECSA haaras võimalusest alustada Euroopas lähimerevedude arendamise propageerimise kampaaniat, millest sai raamistik ambitsioonikale poliitikale.

Jätkates laevanduse positiivset arengukava, avaldas Euroopa Komisjon 1997. a esimese EL Riigiabi Põhisuunad Meretranspordile, millega võimaldati liikmesriikidel anda finants- ja sotsiaaltoetusi oma laevandusele nii, et see oleks võimeline konkureerima globaalsel tasemel.

Ajades sellist poliitikat, on Euroopa otsustajad senini peamiselt püüdnud soodustada Euroopa laevandust ja seetõttu on vahekord globaalse regulatsiooniga olnud piiratud. See muutus muidugi põhjalikult, kui Euroopa võttis tähelepanu alla mereohutuse ja keskkonnakaitse.

Euroopa mereohutuse poliitika on oma olemuselt olnud ajendatud mereõnnetustest. Kurikuulsad juhtumid, nagu reisiparvlaeva „Herald of Free Entertprise" (1987) ja reisiparvlaeva „Estonia" (1994) hukk, eriti aga tankerite „Erika" (1999) ja „Prestige" (2002) uppumine viisid Euroopa mereohutusseadusandluse laviinini, mis sageli läks kaugemale sellest, mis juba oli fikseeritud rahvusvahelisel tasandil.

Sama kehtib ka keskkonnaalaste regulatsioonide kohta, mille hiljutiste näidete hulka kuuluvad madalate väävlinormide sisseviimine Euroopa emissiooni kontrollpiirkonnas (ECA), CO2 emissiooni monitoorimise süsteem rahvusvahelises laevanduses ja regulatsioon laevade jätkusuutlikuks taaskasutuseks. Teemad, mida need Euroopa regulatsioonid katavad, sisalduvad ka rahvusvahelistes konventsioonides ja reeglites, kuid Euroopa omad lähevad kaugemale, olles rangemad ja/või rakendatud varem Euroopas kui mujal maailmas.

See äärmiselt lühike ja ebatäielik ülevaade viitab Euroopa laevanduspoliitika potentsiaalile ja väljakutsetele. Suutlikkus stimuleerida sektorit ja aidata sel püsida rahvusvahelises konkurentsis on viinud positiivsetele tulemustele ja seda saab edaspidi võimendada. Aga mis puutub ohutuse ja keskkonnastandardite reguleerimisse, siis siin peavad Euroopa ja rahvusvahelised seadusandjad leidma viisi nende täielikuks ühtlusamiseks.

Maailma majandusele vajalik Euroopa laevanduspoliitika

2014. aasta oli institutsionaalse muutuse aeg. Mais valisid Euroopa kodanikud uue Euroopa Parlamendi ja novembris asu tööle uus Euroopa Komisjon. ECSA jaoks oli see sobiv moment avaldada manifest, milles visandati Euroopa laevanduspoliitika arenguteede piirjooned.

EL laevandus on kapitali ja tööjõu poolest väga mobiilne majandusharu. See peab jätkuvalt vastu pidama konkurentsis laevanduskeskustega väljaspool Euroopat, eriti Aasiaga. EL lubatud riigiabi meetmed, eriti tonnaažimaksude ja palgakulude leevendusskeemide näol, on lasknud EL kontrollitaval laevastikul ja meremeeste arvul kasvada. Eespool viidatud Oxfordi majandusuuringu hinnangul oleksid laevanduse majandustulemused ilma nende EL poolt pakutavate riigiabi võimalusteta poole väiksemad. EL merenduse riigiabi põhisuundade järgimine on seega oluline selleks, et saavutada ja säilitada EL laevandusele globaalsel tasemel mängumaa konkurentsis kolmandate riikidega.

Laevandus on kaugelt kõige energiatõhusam transpordiliik, samuti esimene globaalselt seotud majandussektor, mis püüdleb CO2 emissiooni vähendamise poole. Laevandus pakub Euroopa Liidule tõepoolest unikaalse võimaluse, et teha transpordisüsteem jätkusuutlikumaks ja saavutada transpordiliike mitmekesistades CO2 seotud eesmärke. Seetõttu tuleb jätkuvalt toetada EL poliitika projekti „Meremagistraalid" (*Motorways of the Sea*). Lähimerevedude adekvaatne toetamine, eriti Euroopa Ühendamise Rahastu (*Connecting Europe Facility*) kaudu, laseb laevandusel opereerida keskkonnasäästlikumalt ja integreeritult arendada mereteid maanteede alternatiivina (*Motorways of the Sea*). Laevandus vajab tõepoolest koheseid toetusmehhanisme, et olla tulevikus võimeline sisse viima keskonnanõuetest tulenevaid tehnilisi uuendusi. Ja veel kord, EL regulatsioonid peavad sobima kokku IMO kehtestatud globaalsete standarditega ja olema ellu viidud viisil, mis oleks korraga nii korrektne kui ka õiglane. See on ainus tee saada rohelisemaks ja jääda samas konkurentsivõimeliseks.

Samuti ei tohi unustada, et laevandus on esmalt ja üle kõige „inimeste asi". Euroopat on õnnistatud kauaaegste laevandustraditsioonidega ja unikaalse merendusteadmiste pagasiga. Euroopa Liidu laevandussektori töötajad on EL keskmisest produktiivsemad. Kuid see majandusharu on silmitsi demograafiliste väljakutsetega. Ilma meremeeste uue generatsioonita kaotab kogu merendusklaster oma baasi. Meremehe elukutsel on kuvandiprobleeme, mis süvenevad veelgi, kui jätkub praktika, mille järgi mereõnnetuste puhul meremehi kriminaliseeritakse. Peale selle – kasvav administratiivse töö koormus, mis on pandud kaptenitele ja ohvitseridele,

tekitab lisatõrget. Laevaomanikud ja ametiühingud võivad töötada koos poliitikategijatega, et püüda lahendada neid probleeme Euroopa merenduse sotsiaaldialoogi kontekstis. Nagu hiljutine ILO meretöö konventsioon on näidanud, annab selline lähenemine käegakatsutavaid tulemusi.

EL siseturu kaupadest transporditakse 40% merd mööda. Siiski, siseturg ei ole veel saavutamas laevavedude täispotentsiaali. Tähtsad administratiivsed nõuded ning tollitõkked püsivad ja takistavad Euroopa Liitu olemast tõeliseks barjäärideta Euroopa meretranspordi ruumiks. Vaatamata headele kavatsustele ja paljulubavatele projektidele nagu *Blue Belt* (Euroopa Komisjoni meretolliformaalsuste lihtustamise pakett), on edasiminekut vähe, mis valmistab tõsiselt pettumust. Enamgi veel, vaatamata mitmetele katsetele luua ühine EL raamistik, jätkuvad turu juurdepääsupiirangud sadamates. Laevade ja kaupade vaba liikumine siseturul on kogu Euroopa tuum. Transpordi-, kaubanduse, tolli- ja muude barjääride ületamine peab tulevikus saama üldiseks prioriteediks.

Lõpuks, EL peab jätkama oma rolli ülemaailmse vabakaubanduse edendajana. EL on aastate jooksul sõlminud arvukalt uusi vabakaubanduse lepinguid mõnede oma tähtsamate kaubanduspartneritega ja need pingutused peavad jätkuma ka teiste maade osas. Et aga täielikult nautida globaalse vabakaubanduse eeliseid, peab EL edaspidigi säilitama oma juhtpositsiooni piraatluse ja relvastatud röövi väljajuurimises – kaks nähtust, mis on mõnede maailma tihedamate laevateede nuhtluseks. See juhtpositsioon on viinud käegakatsutavate tulemusteni Ida-Aafrikas, tingituna asjaolust, et EL on ainus usaldusväärne rahvusvaheline tegija, kelle käsutuses on nii lai spekter vahendeid, mille hulgas on poliitika, diplomaatia, kaubandus, arenguabi ja muidugi ka relvastatud sekkumine. Hea töö Ida-Aafrikas peab jätkuma ja saama lisa viivitamatutest aktsioonidest Lääne-Aafrikas, kus dialoogis Aafrika riikidega tuleb otsustada konkreetsete ühisaktsioonide üle, et kindlustada ohutud ja turvatud kaubateed selles piirkonnas.

Edasiminekuteid arutati Euroopa laevanduse nädalal

Ülalmainitud ettepanekud olid 2.-6. märtsini 2015. a Brüsselis peetud Euroopa laevandusnädala arutelude keskmes. Seoses oma 50. aastapäevaga korraldas ECSA selle nädala koostöös sektori teiste mereorganisatsioonidega, mis esindasid konteiner-, parvlaeva- ja reisijatevedajaid, samuti pukseerimise ja süvendusteenistusi.

Euroopa laevandusnädala eesmärk oli tõsta uute EL poliitikategijate teadlikkust, et selgitada, mida tähendab laevandus Euroopale ja mida nemad omalt poolt saavad teha, et seda kasulikku mõju säilitada ja edendada. Ideede konfrontatsioon pakub vajalikku sisendit EL laevanduspoliitika ülevaatamisel, mida Euroopa Komisjon on plaaninud aasta jooksul läbi viia, et koostada oma üldise transpordipoliitika vahearuannet.

Summary

Reflections on the past and future of European shipping policy

By Patrick Verhoeven

The European Community Shipowners' Association (ECSA) represents the national shipowners' associations of the EU and Norway. On a global level, Europe is a leader in shipping according to a recent study by Oxford Economics: 40 % of the world's shipping fleet in terms of gross tonnage is controlled by European shipowners. The total economic impact of the industry is impressive too: the sector generates € 145 billion contribution to EU GDP and 2.3 million jobs.

ECSA has been representing the interests of European shipowners since 1965, the year in which the organisation was founded under its original French name of 'Comité des Associations d'Armateurs des Communautés Européennes' (CAACE).

The founding fathers of ECSA declared that the official mission of the organisation was to promote the interests of the European shipping industry, "so that it can best serve European and international trade and commerce in a competitive, free-enterprise environment". The mission statement further says that ECSA "helps in formulating EU policy on critical maritime transport-related issues".

The EU shipping industry is a truly global and highly mobile industry in terms of labour and capital. It continues to face increasingly fierce competition from shipping centres outside Europe, especially in Asia.

Eesti laevandus ja ECSA

Toivo Ninnas

Euroopa Ühenduse Laevaomanike Assotsiatsioonil (ECSA) täitus pool sajandit. Eesti laevaomanikud ühinesid sellega kümme aastat tagasi, siis kui Eesti Vabariigist sai Euroopa Liidu liikmesmaa. Loomulikult ei olnud tegu mingi automaatse protsessiga, vaid sellele eelnesid osapoolte kohtumised ja üksikasjalikud läbirääkimised.

23. ja 24. veebruaril 2004. aastal toimus Brüsselis Euroopa Komisjoni sotsiaaldialoogi komitee plenaaristung meretranspordi valdkonnas. Sinna olid kutsutud ka tulevaste liikmesorganisatsioonide laevaomanike ning ametiühingute esindajad. Eesti Laevaomanike Liidu poolt osalesid J. Kalmus ja I. Kaunis. Peaküsimuseks oli, kuidas kavatsetakse tulevastele liikmesriikidele avada tööturgu. Ametiühingud avaldasid muret nende meremeeste palkade suhtes, kes sõidavad teiste maade lippude all. Selle arutamiseks moodustati erikomisjon.

3. märtsil käisid Tallinnas tolleagsed ECSA president G. D. S. Dunlop (Suurbritannia) ning peasekretär A. Guinier (Belgia). Külalised kohtusid Laevaomanike Liidu juhtkonnaga, kes tutvustas neid ka Eesti vastavate ametiasutustega – Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ja Veeteede Ametiga. Pärast seda hakkas Eesti Laevaomanike Liit saama kogu ECSA informatsiooni ning ELL esindajad osalema ECSA koosolekutel. Brüsselist saadetakse umbes 200 e-kirja kvartalis, mis sisaldavad informatsiooni assotsiatsiooni tegevusest, Euroopa ning maailma laevandusest. Kirjad saadetakse edasi ELL liikmetele ja säilitatakse Laevaomanike Liidu sekretariaadis, kus vajadusel võib sisu täpsustada.

1. juulist 2004. a võeti ELL ECSA täisliikmeks. ELL juhatus esitas oma esimesed kandidaadid ECSA struktuuridesse, mis ka heaks kiideti: ECSA juhatuses (direktoraadis) – T. Ninnas (täisliige), J. Kalmus (asendusliige), laevanduspoliitika komitees – R. Merisalu, sotsiaalküsimuste komitees – I. Kaunis, mereohutuse ja keskkonnakaitse komitees – H. Lepalaan, reisiparvlaevade töögrupis – M. Mägi.

Kohe tuli lahendada ka esimene probleem. Eestis on mittetulundusühingud käibemaksuvabad, Belgias aga on see 21%. Pika asjaajamisega õnnestus meil siiski jääda Eesti maksuseaduste raamidesse. ECSA liikmemaksu suurus tuleneb liikmete laevastiku tonnaažist ja moodustab ligikaudu viiendiku ELL eelarvest.

Üsna pea puutusime kokku ka praktilise probleemiga: ECSA sekretariaadist üritati meie abil otsida võimalust eesti keele nõude tühistamiseks laevade lootsimisel. Selgitasime, et küsimus ei kuulu ELL kompetentsi. Tegemist oli naabrite

lobbyga Brüsselis. Vaidlusalune probleem lahendati aastaid hiljem, kui mõlemapoolselt hakati nõudma vaid inglise keelt.

Üheks esimeseks ELL poolt esitatud probleemiks olid kõrged sadamamaksud Tallinnas ja Helsingis. Sellest kasvas välja laiem teema EL sadamate ja faarvaatrimaksude asjus. ECSA laevanduspoliitika komitee otsusel anti see analüüsiks Euroopa Liidu konkurentsi peadirektoraati.

Peatselt olid vaatluse all välismaal töötavate meremeeste sotsiaaltagatised. Tööandjad soovisid neile palka maksta päritolumaa standardite järgi, Euroopa Liidus aga nõuti võrdväärseid palku. Teisalt oli hädaoht, et loobutakse liikmesmaade meremeestest ja hakatakse tööjõudu värbama väljastpoolt Euroopa Liitu.

ECSA direktorite nõupidamistest, mis toimuvad 3-4 korda aastas, võtavad ELL liikmed regulaarselt osa. Meie esindajad kuuluvad ka mitmesugustesse töögruppidesse, mille koosolekutest pole meil kahjuks olnud võimalust komandeeringurahade vähesuse tõttu alati osaleda. Suuremat tähelepanu oleme pööranud keskkonnakaitse ja sotsiaalvaldkonna problemaatikale.

Põhjalik töö tehti Euroopa merenduspoliitika tulevikuperspektiivide koostamisel, mis haarab merendusalaseid uuringuid, laevandust, sadamate poliitikat, sotsiaalküsimusi ja muid aktuaalseid probleeme. Kokkuvõtlik seminar toimus Leedus, kus põhiettekandega „Green Paper a Future Maritime Policy of the Union" esines ECSA peasekretär A. Guinier, Eesti nägemust tutvustas T. Ninnas. Et käivitada rohelise raamatu protsess liikmesriikides, jätkus selle projekti arutelu Brüsselis. Erinevatelt riikidelt ja organisatsioonidelt oli laekunud dokumendile 29 täiendust ja parandust. Rohelise raamatu teemal esines ECSAs ka EL komissar J. Borg, kes rõhutas suuremat koostöövajadust ILO ja IMO kui Euroopa piire ületavate organisatsioonidega. Sel ajal suhtuti ka optimistlikult Venemaa osavõtusse, mis hiljem küll ära langes.

Pikemalt oli 2007. aastal juttu kahepõhjalistest tankeritest, INTERTANKO koostööst ECSAga, õhusaastest ja Kioto protokollist. Siinkohal on assotsiatsioon pigem probleemide selgitaja, sest keskkonnakaitseliste projektide realiseerimine sõltub suuresti riikide poliitilisest tahtest.

Arutluse all on olnud ka üksikute riikide problemaatika, millest on alguse saanud suuremad üldistused Euroopa laevanduses. Näiteks seoses Kreeka-Türgi probleemidega on arendatud ideed Common Maritime Space´i üle, mis on sisuliselt sama, nagu varem päevakorras olnud Single European Waters. Kahjuks ei ole tänaseni need ideed täielikult realiseerunud.

Euroopa Komisjon on püstitanud eesmärgi tuua oma lippude alla tagasi võimalikult palju praegu välisregistrites olevaid laevu. Seepärast analüüsitakse sageli eri riikide laevanduse toetuste süsteeme. Jõuti ka selleni, et EL hakkas toetama tehnilisi laevu ja neid, mis on *time charteris*. Kahjuks pole neis küsimustes võimalik Eestil eriti kaasa rääkida, kuna meil puuduvad laevandustoetused.

Oluliseks ECSA juhtkonna tegevuse suunaks on olnud kontaktide arendamine ja lobitöö Euroopa Parlamendi vastavate komisjonidega.

ELL on selles asjas võimaluste piires kaasa aidanud. Nii õnnestus meie poole kaastegevusel ja osavõtul korraldada ECSA presidendi Philippe Louis-Dreyfusi, viitsepresidendi Marnix van Overklifti ja peasekretär Alfons Guinieri nõupidamine Euroopa Komisjoni asepresidendi, transpordivolinik Siim Kallasega. Arutluse all oli MARPOLi väävlidirektiivist tulenev problemaatika, selle mõjud meremajandusele.

Pärast seda (12.04.2010) koostasid Põhjamaade ja Balti riikide tööandajate katusorganisatsioonid ühispöördumise transpordivolinik S. Kallasele laevakütuse väävlisisalduse osas, milles kutsuti üles Euroopa Komisjoni tegema detailseid uuringuid, mida nende nõuete rakendamine majandusele toob. Seejärel on ECSAs korduvalt olnud päevakorras MARPOLi ja eriti väävlidirektiivi küsimused. Need jõudsid lõpuks ka Euroopa transpordipoliitika valge raamatu kliimamuutusi ja energeetikat käsitlevate dokumentide hulka.

Liikmesorganisatsioonidelt laekus ka mitmeid ettepanekuid ülemineku hõlbustamiseks SECA nõuetele – väävliemissiooni piirangutele Läänemerel, Põhjamerel ja Inglise kanalis, kuid kahjuks lõppes viis aastat kestnud vaidlus eriliste tulemusteta. Lõpuks tekkis ka erimeelsusi: kui osa ECSA liikmeid nõudis möödunud aastal direktiivi edasilükkamist, siis teised, kes olid teinud juba ümberehitusteks vastavaid investeeringuid, ehitanud LNG masinaid ja pannud laevadele *scrubberid*, selle täitmist. Taanlased teatasid, et neil on uutele nõuetele kohandatud juba 11 laeva.

Suurt segadust valmistab kindlasti laevade kontrollimine, sest näiteks ainuüksi Soome sadamaid külastab aastas 40 tuhat laeva. Selleks vajatakse eriteenistust ja kerkib küsimus, kuidas kantakse kulud. Pealegi ei ole lõplikult selge, milliseid sanktsioone rakendatakse direktiivi rikkujate suhtes. Praegune ECSA peasekretär Patrick Verhoeven aga märkis, et tagasiteed ei ole, nüüd on fookuses praktika ja tuleb teha, mis võimalik.

Võiks öelda, et väävlidirektiivi aruteludest alates on merekeskkonna problemaatika ja laevanduse osa selles kujunenud ECSA üheks põhiteemaks. Nüüd on päevakorras lämmastiku ja CO2 piirangud, mille realiseerimiseks taotletakse sujuvamat üleminekuetappi. Palju küsimusi on seotud laevade ringluse ehk utiliseerimisega. Vaidlusi tekitab ballastvee konventsiooni realiseerimine. Kuidas seda hakatakse rakendama lähisõidulaevade suhtes? Konventsiooni sõnastuse kohaselt on võimalik diskvalifitseerida iga teine laev, seepärast tuleks anda suurem otsustamisõigus riikidele.

Palju on päevakorras olnud transatlantilise kaubavahetuse reguleerimine Euroopa Liidu ja Ameerika Ühendriikide vahel ning laevanduse osa selles.

ECSA liikmeskonna laevastikud seilavad erinevatel meredel, kus on hoopis teistsugused probleemid. Need, kelle peamisteks navigatsioonipiirkondadeks on India ja Atlandi ookeanide Aafrika rannikud, kannavad suuri kulusid seoses piraatlusega. Seepärast on viimastel aastatel sageli päevakorras olnud piraatluse tõkestamine ja kaubalaevade julgeoleku kindlustamine kriisipiirkondades. Kutsutakse riike appi laevaomanike kahjusid korvama. Viimastel aastatel on palju arutatud põgenikevoolu Vahemerel, Aafrika põhjakaldalt Euroopa lõunaranniku riikidesse. Küsimuses pole üksnes põgenike päästmine, vaid ka meresõiduoskusteta ja primitiivsete ujuvvahenditega ülekoormatud meri, mis ohustab kaubalaevastikku.

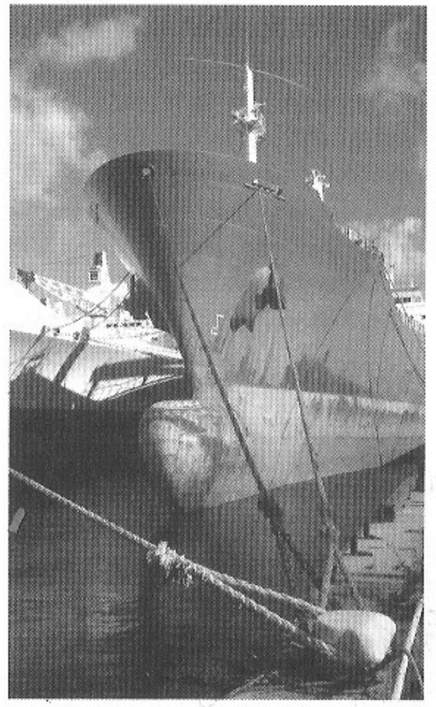
ECSA liikmesriikide laevandusjuhtide kohtumistel on jätkuvalt arutluse all meretranspordipoliitika, riiklikud toetusprogrammid laevandusettevõtluses, EL konkurentsireeglid ja nende täitmine, keskkonnakaitse, sotsiaalküsimused. Siit sünnivad konkreetsed ettepanekud Euroopa Liidu vastavatele komisjonidele ja siit saavad informatsiooni ka liikmesfirmad edaspidisteks tegevussuundadeks.

Kümnele aastale tagasi vaadates võib kokkuvõttes kinnitada, et üleeuroopalise laevandusorganisatsiooni liikmena oleme saanud esitada oma ideesid ja nägemusi üldisele tasandile ja saanud sealt tagasi palju kasulikku, eelkõige informatsiooni mõttes.

malsco
maritime law & shipping consultations

www.malsco.ee
info@malsco.ee

Tartu mnt 7
Tallinn
Tel. 5276569



Summary

Estonian shipping and ECSA

By Toivo Ninnas

The European Community Shipowners Association (ECSA) is half a century old. The Estonian Shipowners Association (ESA) joined it ten years ago, when the Republic of Estonia became a member country of the European Union. Naturally, it was not any kind of automatic procedure but the parties' meetings and detailed negotiations.

From 1 July 2004 ESA was guaranteed full membership of ESCA. The ESA board nominated its first candidates, which were approved.

One of the first problems that ESA presented was the high port fees in Tallinn and Helsinki. This led to a wider issue of EU port and seaway fees. At the decision of the ESCA shipping policy committee it was handed over for an analysis to the European Union Competitions Chief Directorate.

ESA members regularly take part in ECSA directors' consultations that are staged three to four times a year. Besides, our representatives also belong to various working groups. We have turned more attention to problems of environment protection and the social sphere.

The European Commission has set the aim of bringing back under its colours as many ships that are now registered in foreign registers. Because of that the ships subsidy systems are frequently analysed. Unfortunately it is not possible for Estonia to have a say in that issue as we do not have any shipping subsidies.

Looking back at the ten years we can confirm that as a part of the pan-European shipping organization we have been able to present our ideas to the general level and have received back from there a lot that is useful to us, above all in the sense of information.

Eesti laevandussektori konkurentsivõime tugevdamine

Eero Naaber

Tänaseks päevaks ei ole Eesti lipu alla jäänud enam ühtegi pidevas rahvusvahelises sõidus olevat üle 500 GT kaubalaeva, mis näitab selgelt Eesti laevanduse ettevõtluskeskkonna võimet kaasa rääkids riikidevahelises konkurentsis. Teised Euroopa Majanduspiirkonna riigid on aktiivselt kasutanud laevandussektorile maksuerisuste tegemise võimalust. Eesti on siinkohal otsustanud käia oma teed, mitte tehes maksuerisusi laevandusettevõtetele. Sellest tulenevalt on Eesti sisuliselt loonud kõigi teiste Euroopa Majanduspiirkonna riikidega võrreldes enda kahjuks töötava maksuerisuse.

Selle tagajärjel on Eesti laevandussektor jäänud kiratsema, laevade haldamisega tegelevate ettevõtete ja laevu teenindavate ettevõtete arv on väike ning loomulikult on riigi maksutulu laevanduse kaldasektorilt samuti väike. Väikese kaldasektori tõttu on piiratud ka Eesti meremeeste võimalused asuda pärast meretöö lõppu tööle oma erialal kaldal. Alternatiiviks on vaid uue eriala õppimine või välismaale kolimine, et seal alustada tööd laevandusettevõttes. Paljud endised meremehed ongi viimatimainitud võimalust kasutanud ning Eesti on kaotanud kvalifitseeritud tööjõu ja koos meremehega tihti ka tema pereliikmed.

Muuhulgas jookseb riigile ka pidevalt maksualane miinus nende välisriikide lippude all töötavate meremeeste pealt, kes tulevikus lipuriigilt pensioni saama ei hakka. Sellised meremehed hakkavad vastavalt praegu kehtivale seadusandlusele saama pensionieas Eestilt rahvapensioni ja tõenäoliselt ka toimetulekutoetust, kuna rahvapension on väga väike.

Võiks küsida, kas laevade toomine Eesti lipu alla on oluline, võib-olla oleks mõistlik lihtsalt luua soodsad tingimused laevanduse kaldasektorile ja nende poolt hallatud laevad võiksid olla ükskõik millise riigi lipu all. Laevu on igale riigile siiski vaja järgmistel põhjustel:

1) Laevadelt hakkavad laekuma registritasud, mis suurendavad riigi tulubaasi.
2) Sotsiaalmaks laekub riiki, mille lippu laev kannab, ja suurendab riigi tulubaasi. Meremeestele tagatakse sotsiaalkindlustus.
3) Ettevõtjad valivad alati investeeringuteks riigi, kus nende hinnangul seadusandlus neid soosib. Laevandusettevõtted pole siin erand – parim viis hinnata,

Pildil: viimane rahvusvahelist sõitu tegev kaubalaev „Kalana" lahkus Eesti lipu alt 16. aprillil 2014. aastal ja kannab nüüd Saint Vincenti ja Grenadiinide lippu. Allikas: MarineTraffic.com.

kas riik soosib laevandust, on hinnata, kas riigi lipu all on palju laevu. Suur laevade hulk demonstreerib seega potentsiaalsele investorile, et tema ettevõtte kasvamiseks ja arenemiseks on loodud soodne pinnas. Seega on suur laevade arv Eesti lipu all vajalik eeltingimus kaldasektori arenguks.

4) Euroopa Komisjon on oma teatises „Strateegilised eesmärgid ja soovitused seoses EL meretranspordipoliitikaga kuni 2018. aastani" toonud välja seose laeva lipu ja laevanduse kaldasektori vahel, öeldes muuhulgas, et laevanduse riigiabi raamistikku tuleb säilitada ja parandada, vastasel juhul on oht laevandusettevõtete peakontorite ja meretööstuse teistesse piirkondadesse ümberasumiseks. Kuna Eesti lipu alt lahkus viimane pidevas rahvusvahelises sõidus olev kaubalaev 2014. aasta aprillis, võib öelda, et see protsess on Eestis juba alanud. Laevanduse kaldasektor on Eestis väike, kuid tulevikus ei jää laevanduse ja laiemalt merenduse kaldasektor ilmselt selliseks, nagu ta praegu on, sest ilma laevadeta selle vähenemine jätkub.

Veeteede Amet esitas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile omapoolsed ettepanekud, kuidas suurendada laevade arvu Eesti lipu all ning tugevdada läbi selle Eesti laevandussektori konkurentsivõimet. Nimetatud ettepanekute

analüüsimiseks kutsuti majandus- ja kommunikatsiooniministri 10. märtsi 2014. a käskkirjaga nr 14-0074 kokku laiapõhjaline töögrupp. Töögrupi tegevust määrati juhtima Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, liikmeteks Veeteede Amet, Siseministeeriumi, Sotsiaalministeeriumi, Rahandusministeeriumi, Põllumajandusministeeriumi, Justiitsministeeriumi, Eesti Laevaomanike Liidu, Merendusnõukoja, Riigikogu merenduse toetusrühma, Malsco Law Office`i, Ettevõtluse Arendamise Sihtasutuse ning Arengufondi jt esindajad. Töögrupi ja alamtöögruppide peale kokku toimus 21 koosolekut, kus osales 44 inimest, esindades 16 erinevat asutust või organisatsiooni. Töögrupp esitas töö kokkuvõtte 15. septembril 2014.

Töögrupi ülesanneteks oli analüüsida Eesti laevandus- ja merendussektori konkurentsivõime hetkeolukorda, näiteks teise laevaregistri loomise vajadust, ja positiivse seisukoha korral ette valmistada tegevuskava vastavate õigusaktide muutmiseks, samuti sõnastada kokkuvõte töögrupi töö tulemustest.

Kõik muudatusettepanekud, mis töögrupp tegi ja mida allpool kirjeldatakse, kehtivad vaid Eesti lipu all rahvusvahelistes sõitudes sõitvatele

500 GT ja suurematele kaubalaevadele ning 500 GT ja suurematele reisilaevadele, mis on rahvusvahelises sõidus ja sõidavad Euroopa Majanduspiirkonna välistel liinidel.

Nimetatud laevu käesoleval ajal Eesti laevaregistrites ei ole ja seetõttu riigile maksusoodustuste kohaldamisel mingit kulu ei teki. Tulu saab vaid suureneda.

Aastate pärast, kui käesolevate muudatuste tulemusel riigi maksutulu laevandussektorist on märkimisväärselt kasvanud, on selle arvelt võimalik vähendada mõnevõrra ka teiste laevandussektori segmentide maksukoormust, mis omakorda tugevdab Eesti laevandussektorit tervikuna.

Esimese sammuna tõi töögrupp välja peamised põhjused, miks on tänaseks Eesti lipu alt lahkunud kõik rahvusvahelises sõidus olevad kaubalaevad. Need on:

1) Välismaiste laevapere liikmete raskendatud palkamine Eesti lipu all sõitvatel laevadele.
2) Eesti laevaregistrite ebaefektiivne töökorraldus.
3) Laevapere liikmete kõrged tööjõumaksud, võrreldes teiste Euroopa riikidega ja ülejäänud maailmaga.

Täna ei saa ükski vabal turul konkureeriv reeder lähtuda oma laevadele tööjõu palkamisel laevapere liikme rahvusest. Seda lihtsal põhjusel, et praegu on globaalsel laevandusturul puudu 13000 laevaohvitseri[1]. Iga reeder, kes on sunnitud (nt lipuriigi poolt) valima oma laevadele vaid ühe või mõne rahvuse esindajaid, ei suuda

[1] Baltic and International Maritime Council/International Shipping Federation: „Manpower Update 2010".

leida piisavalt kvaliteetset tööjõudu ja satub sellega konkurentidega võrreldes halvemasse positsiooni. Seega ei ole ka Eesti meremehel raskusi leida tööd laeval ja puudub praktiline põhjus, miks peaks Eesti sätestama piirangud laevapere liikmete rahvusele.

Pigem peaks Eesti maksuerisuste kaudu soodustama Eesti meremeeste töötamist Eesti lipu all. Samuti ei ole praktilist põhjust nõuda elamisluba rahvusvahelises sõidus sõitval laeval töötavalt välismaiselt laevapere liikmelt, sest selline laev ei satu võib-olla kogu oma eluea jooksul Eesti sadamasse või satub siia harva ja lühiajaliselt. Tulenevalt eeltoodust tegi töögrupp ettepaneku kirjutada siseriiklikus seadusandluses selgelt lahti erisus kolmandatest riikidest pärit laevapere liikmete suhtes, kus neilt ei nõuta elamisluba juhul, kui nad töötavad Eesti lipu all oleval ja rahvusvahelises sõidus sõitval laeval.

Eesti laevaregistrite korralduses pidas töögrupp vajalikuks erinevate ametkondade poolt peetavate registrite ümberkujundamist ja koondamist Veeteede Ametisse, kus on Eesti ametkondadest suurim merendusalane kompetents. Sellega tagatakse kliendile (reederile) parem teenusest arusaadavus ja loomulikult on kliendile lihtsam, kui ta saab kogu info laeva registreerimiseks ja hilisemaks tehniliseks haldamiseks ühest ametkonnast. Ka on Veeteede Amet kõige pädevam kontrollima laeva registreerimiseks esitatud andmete õigsust. Inglise keel on rahvusvaheline merenduskeel ja tulevikus peaks olema võimalik esitada Eesti laevaregistrile dokumendid ka ingliskeelsetena.

Sõltumata päritoluriigist, võimaldame Eesti lipu all sõitmise õiguse kõikidele reederitele. Praegu Eestis kasutusel olevad sisulise notariaalse tõestamise toimingud tuleb laevaregistris asendada notariaalse kinnitamise toimingutega ning mõnel puhul, kus see ei ole absoluutselt hädavajalik, ka sellest loobuda.

Eesti siseriiklikusse õigusesse kirjutatakse sisse vajalikud rahvusvahelise merivõlgade ja pantide konventsiooni sätted ja samuti need, mis kohalduvad täitemenetlusele. Samuti peab olema võimalik registreerida teises riigis tehtud tehinguga seatud laevahüpoteeki ja kohaldada nii asja- kui ka võlaõiguslikule lepingule teise riigi õigust. Laevaregistrite pidamises peab toimuma ka mõttemalli muutus sujuva ja kiire klienditeeninduse suunas.

Registrite ületoomisel Veeteede Ametisse peaksid kolm praegust laevaregistrit säilima, lisandub nn teine laevaregister, kuhu koondatakse laevad, kelle ohutuse korraldamise süsteemi (International Safety Management System, ISM) reeder asub välismaal. Laevaregistreid on vaja täiendada ka alajaotustega, mille alusel hakatakse eristama neid laevu, kus töötavate laevapere liikmete suhtes hakkavad kehtima maksusoodustused. Teises laevaregistris asuvate laevade suhtes kohalduvad maailmaturu tasumäärad, mis on ca 20000 eurot aastas keskmise suurusega laeva kohta; esimeses laevaregistris asuvate laevade puhul jäävad kehtima praegused tasumäärad, st ca 3000 eurot keskmise suurusega laeva kohta.

Laevaregistrite uus struktuur:

1) I laevaregister:
   a. merelaevad;
   b. merelaevad (kaubalaevad ja reisilaevad EMÜ välistel liinidel > 500 GT rahvusvahelises sõidus):
      i. ISM reederi asukoht Eestis;
      j. siseveelaevad.

2) II laevaregister:
   a. merelaevad (kaubalaevad ja reisilaevad EMÜ välistel liinidel > 500 GT rahvusvahelises sõidus):
      i. ISM reederi asukoht välisriigis.

3) Laevapereta prahitud laevade register:
   a. merelaevad;
   b. merelaevad (kaubalaevad ja reisilaevad EMÜ välistel liinidel > 500 GT rahvusvahelises sõidus):
      i. ISM reederi asukoht Eestis;
      ii. ISM reederi asukoht välisriigis;
   c. siseveelaevad.

4) Ehitatavate laevade register:
   a. ehitatavad merelaevad;
   b. ehitatavad siseveelaevad;
   c. ehitatavad teisaldatavad ujuvvahendid ja ehitatavad teisaldatavad laevad;
   d. teisaldatavad ujuvvahendid ja teisaldatavad laevad;
   e. laevad, mis ei vasta registreerimise hetkel meresõiduohutuse nõuetele.

Laevade tulemist Eesti lipu alla takistab täna siiski kõige rohkem laevapere liikmete kõrge maksutase, võrreldes teiste Euroopa Majanduspiirkonna ja ülejäänud maailma riikidega. Selge on see, et laevade tulemist Eesti lipu alla soodustaksid kõige enam nullmaksumäärad, nii nagu on teinud teised suured laevandusriigid, näiteks Malta, Küpros jt. Samas ei saa me ära unustada, et Eestil on märkimisväärne hulk meremehi ja neil on õigus sotsiaalsele kindlustatusele. Pole ka kuigi tõenäoline, et riigil on piisavalt vabu rahalisi vahendeid, et anda maksimaalsed sotsiaalsed hüved meremeestele 0% maksumäära juures. Need hüved tuleks ju sellisel puhul kinni maksta teiste ühiskonnagruppide poolt. Seetõttu ei ole 0% sotsiaalmaksumäär mõistlik.

Töögrupp pakkus erinevate maksustsenaariumide positiivseid ja negatiivseid külgi kaaludes välja laevapere liikmete ja tööandjate optimaalse maksustamise

stsenaariumi, mis arvestab nii reederite sooviga maksusoodustustele, riigi huvidega tulude kasvule kui ka laevapere liikmete õigustega sotsiaalsele kaitsele.

Riigi tulude ja kulude hindamisel koostas töögrupp koostöös Arengufondiga tabelarvutuse vormis mudeli, kus erinevate maksu- ja maksemäärade muutmisel on võimalik simuleerida riigi tulu ja kulu muutumist.

Töögrupp katsetas mudeli abil erinevate maksu- ja maksemääradega ning tegi uuringu Eesti kaubalaevade reederite seas, pakkudes optimaalse lahendusena välja 0% tulumaksu, 10% sotsiaalmaksu ja 0% töötuskindlustuse määra. Ravikindlustus saab vastavalt ettepanekule olema vabatahtlik ning on 13% Eesti keskmisest palgast, kuumakse oleks seega 115 eurot. Kui ravikindlustus on meremehe poolt võetud, siis lisandub see nimetatud 10% sotsiaalmaksumäärale. Allpool on toodud mudelarvutuse alusel prognoositavad näitajad 10 ja 20 aasta perspektiivis.

10 aasta perspektiiv

I laevaregistris on 42 laeva.
II registris on 210 laeva.

Sellega laekub otseste registritasudena riigieelarvesse tulu 7,0 miljonit eurot aastas; võttes lisaks otsestele registritasudele ja seeläbi kasvavale kaldasektorile arvesse ka kaudset ja indutseeritud majandusmõju, lisandub sellega riigieelarvesse tulusid 244,9 miljonit eurot aastas; laevandussektor moodustab 1,1% Eesti SKTst ja samuti moodustab laevandussektor 0,9% Eesti tööhõivest.

20 aasta perspektiiv

I laevaregistris on 140 laeva.
II registris on 350 laeva.

Sellega kaasneb riigieelarvesse tulusid otseste registritasudena 11,9 miljonit eurot aastas. Võttes aga arvesse lisaks otsestele registritasudele ja seeläbi kasvavale kaldasektorile ka kaudset ja indutseeritud majandusmõju, laekub sellega riigieelarvesse tulusid 794,3 miljonit eurot aastas; laevandussektor moodustab 3,7% Eesti SKTst ja samuti moodustab laevandussektor 2,9% Eesti tööhõivest.

Peab meeles pidama, et positiivsete muudatuste toimumiseks laevandussektoris on vaja laevaregistrite ümberkorralduse, maksumuudatuste, sotsiaalsete garantiide ja tööjõu liikumisega seonduvaid küsimusi käsitleda paketina, sest üksikud muutused Eesti laevanduse ettevõtluskeskkonnas ei oma laevandussektorile globaalsel ja regionaalsel tasandil loodetud atraktiivset mõju. Näitena võib tuua alates 2007. aastast kehtiva Ettevõtluse Arendamise Sihtasutuse meetme, millega kaubalaevade reederitele tagastatakse ca 80% laevapere liikmete pealt makstud sotsiaalmaksust. See meede ei ole üksikuna võttes suutnud pidurdada laevade lahkumist Eesti lipu alt.

Kuigi laevade lisandumine tõstab riigi maksulaekumist lühikeses perspektiivis, ei saa olla laevade arvu kasvatamine Eesti lipu all ainuke eesmärk. Tunduvalt suurema maksulaekumise ja laevanduse jätkusuutliku arengu tagab laevanduse kaldasektori suurenemine. Seega tuleb lõppeesmärgina keskenduda just kaldasektori arendamisele. Kuna Euroopas on tungiv vajadus uue kvaliteetregistri järele, võib eeldada, et võrreldavate konkurentsitingimuste loomine Eesti laevandusele toob Eesti lipu alla suhteliselt kiiresti palju uusi laevu. Kaldasektori kasvatamine on mõnevõrra keerulisem, kuid meil on mõningaid eeliseid, kuidas nimetatud investeeringuid Eestisse meelitada.

1) ISM reeder Eestis tasub riigilõivudena kordades väiksema summa kui ISM reeder välismaal (vastavalt 3000 eurot ja 20000 eurot aastas). See on rahaline motivatsioon välismaise reederi ümberasumiseks Eestisse.
2) Möödunud kümnenditel ei olnud meremehe elukutse Lääne-Euroopas populaarne. Selle tõttu ei ole Lääne-Euroopa reederitel lihtne leida oma kaldastruktuuridesse meresõidukogemusega töötajaid. Eestis on seevastu ca 3400 hea ettevalmistusega laevaohvitseri, kellest paljud oleksid valmis asuma tööle kaldal.
3) Praegu on veel Eesti plussiks väiksem tööjõukulu kui Lääne-Euroopas.
4) Laevaomanikud ja reederid on tihti erinevad isikud, nii et laevaomanik, näiteks fond, annab oma laeva tehnilise haldamise lepingu alusel välja ISM reederile. Selle asemel, et nt Saksa laevaomanik annab oma laeva välja Saksa ISM reederile, saab juba olemasolev Eesti ISM reeder müüa oma teenust otse Saksa laevaomanikule. Kõige parem müügiargument on seejuures suur laevastik Eesti lipu all, mis demonstreerib, et Eestis hoolitakse laevandusest ja seadusandlikult on loodud soodsad tingimused laevanduse arenguks.
5) Kindlasti on väga tähtsad Veeteede Ameti kui efektiivse klienditeenindaja kuvand ning riigi kui rahvusvaheliste konventsioonide õigeaegse jõustaja kuvand.

Kokkuvõtvalt võib öelda, et laevandusele arenguks soodsate tingimuste loomine seisab täna vaid seadusemuudatuste taga. Kuna praegu Eesti lipu all enam kaubalaevu ei ole, ei saa me oma tegevusega olukorda kindlasti enam halvemaks muuta. Kõik, mis me teeme laevade arvu suurendamiseks Eesti lipu all ja laevanduse arendamiseks, saab olla vaid positiivne.

Positiivne on ka see, et ülaltoodud muudatuste läbiviimisel ei kaasne riigi jaoks mingit kulu, kuid tulu suureneb lühikeses perspektiivis laevade registritasudelt ja laevapere liikmete sotsiaalkindlustusmaksetelt ning pikas perspektiivis tänu laevanduse kaldasektori arenemisele, kõrge lisandväärtusega töökohtade loomisele ja sellelt laekuvale maksutulule.

Summary

Strengthening of Estonian Shipping Sector

By Eero Naaber

Estonian merchant shipping has undergone rather dramatic and negative change in past decades. There are no internationally trading cargo ships remaining under Estonian flag anymore and as a result it can be anticipated that Estonian shipping sector ashore will not go unaffected but will continue diminishing further. To reverse the trend, the Working Group consisting of 16 governmental and non-governmental agencies and offices has proposed a solution removing the obstacles which are preventing Estonian shipping to participate on international market on equal terms with other nations. Proposed solution is comprised of following.

Amending the legislation in order to clarify that citizens of third countries may work on board internationally trading Estonian flagged ships without any special work or residence permit.

Establishing all Estonian Ship Registries for merchant fleet under one authority – Estonian Maritime Administration, which will make the operations of Ship Registries more efficient and amending the legislation to remove the unnecessary bureaucratic procedures on registering ships. Allowing the ships to be registered to Estonian Ship Registry regardless of the location of the actual management of the vessel.

Suggesting the tax incentives for seafarers working on internationally trading, convention sized cargo and passenger ships (passenger ships have to trade on non-EEA lines).

If proposed changes are implemented, it is expected that merchant fleet under Estonian flag and shipping sector ashore will expand. Model calculations show that shipping sector's share of total GDP will be 3,7% and shipping sector's share of total employment rate will be 2,9% in 20 years after implementing the changes.

Teel Eesti merenduse arengukava elluviimisele

Jüri Lember

2. juunil 2011. a saatsin Majandus-ja Kommunikatsiooniministeerumi vastutavale ametnikule, transpordi arengu osakonna juhatajale Toomas Haidakule e-kirja: „Tere Toomas! 23. 05 saadeti meie dok-t Riigikantseleist tagasi koos teatud märkustega. Mis seis on? Kas meremehed peavad tänavale tulema ?"

T. Haidak vastas: „Hetkel veel mitte. Paluti täpsustada laevandustoetuste peatükki. Tegime eraldi memo selle kohta, kuna arengukava täiendamine sellises mahus oleks olnud ebamõistlik. Hetkel ootame tagasisidet memole ja kui see on positiivne, siis läheb uuesti valitsusse. Väiksemate märkuste osas oleme kokku leppinud. Toomas."

6. juulil 2011. a kirjutasin T. Haidakule: „Tere Toomas! Kuidas seis? Muidu kena suve soovides, J." Toomas vastas samal päeval: „Tere! Järgmine neljapäev on istungil. Toomas."

Vaatamata sellele, et valitsus ei kinnitanud merenduse arengukava, töötas MKM dokumendiga edasi ja üsna õiges suunas. 30.12.2011. a ehk päev enne aastavahetust kirjutas Toomas e-kirja, millele lisas merenduse arengukava tegevuste ülevaate 2011. aastaks. Kõige konstruktiivsem ja olulisem selles oli laevanduse konkurentsimeetmete alane tegevus. MKM oli laevandusettevõtete toetamise süsteemi osas ette valmistanud valitsuskabineti eelnõu, millega tehakse ettepanek:

1) Jätkata sotsiaalmaksu tagastust sarnaselt praegu kehtivale laevandustoetuste meetmele;

2) Täiendavalt maksta reederile tagasi ka pool laevaperelt tasutud tulumaksust;

3) Sõlmida antud tagastuste osas 10 aasta pikkune leping reederi ja riigi vahel. Memorandum oli kavas valitsusele esitada pärast arengukava kinnitamist.

Tegelikult läks veel terve aasta arengukava lõpliku kinnitamiseni. 2012. aasta 2. augustil kinnitas valitsus riikliku arengukava „Eesti merenduspoliitika aastateks 2012-2020". Kinnitamine oli nii kaua veninud, et algselt kavandatud dokumendist aastateks 2011-2020 oli saanud ühe aasta võrra lühem dokument. Üsna tõenäoline, et selle viivituse põhjuseks oli avalikult teadaolev vastasseis majandusminister Juhan Partsi ja rahandusminister Jürgen Ligi vahel. Viimane ei soovinud esimesel ringil tunnistada ühtki majandusministri poolt valitsusse toodud kava.

Mingit memorandumit, mille osas T. Haidak oli sotsiaalpartnereid üle poole aasta varem teavitanud, valitsuskabinetile kas ei esitatud või kadus see mõistlik kava hoopis eetrist. Selle asemel võttis veebruaris 2013. a MKM lennunduse- ja merenduse osakond kogunisti uue ja arusaamatu suuna: laevaomanikelt ja meremeestelt küsiti hoopis arvamust võimaliku teise registri teemal.

Kõigele vaatamata oli siis 2012. a augustis esimest korda iseseisva Eesti ajaloos leidnud ilmavalgust ja saanud ametliku tegevuskava staatuse Eesti merenduse edendamise kava.

Üsna koheselt ehk siis nädala jagu hiljem, 8. augustil 2012. a kutsus MKM töökas meeskond sotsiaalpartnereid tegelema rakendusplaani koostamisega järgnevaks neljaks aastaks. Selleks moodustati töörühmad: laevandus, logistika, laevaehitus, meresõidu ohutus, merekeskkond, avalik sektor, mereharidus ja rannaäärne elukeskkond.

Rakendusplaan ehk kava ei jõudnud samuti õigeks ajaks kinnitamiseni. Käinud läbi ministeeriumide kooskõlastusringi, jäi see arusaamatul moel millalgi 2013. a kevadel toppama rahandusminister Jürgeni Ligi kontorisse. Kevadest sai sügis ja lõpuks leiti kõnealune dokument kuskilt kirjutuslaua paberivirnast üles ning 2013-2016 rakendusplaani asemel kinnitati plaan aastateks 2014-2016. Kõige ebameeldivam sisuline muudatus, mis kohe välja paistis, oli merelise huvihariduse ehk siis lastes merelise elukutse vastu huvi tekitamise realt kadunud sihtotstarbeline raha 400 tuhat eurot. Eelnevalt oli see asunud 2015. aastal rahastatavate tegevuste all.

Poliitilise viivitamise tõttu nihkus esmalt merenduse riikliku arengukava eelnõu kinnitamine terve aasta ja seejärel esimese nelja aasta rakendusplaani kinnitamine samuti peaaegu aasta. See on selge indikaator reformierakondlikust suhtumisest ettevõtluse huvidesse – riik ei peaks sellega üldse tegelema. Sedasama võib lugeda uuest 2015. aasta Riigikogu valimiste eel avaldatud valimisplatvormist. Reformarid kinnitavad, et lähtuvad põhimõttest, et riik sekkub ettevõtlusse võimalikult vähe, tehes seda vaid turutõrgete korral. Kuna merenduses on teada tõsiasi, et siin konkureerivad omavahel mitte pelgalt üksikud ettevõtted, vaid sisuliselt riigid, siis juhul, kui Eestis poliitiline võim ei vahetu, pole laevandusettevõtlusel positiivseid muutusi oodata.

Siia vahele mahub ehk seik, et püüdsin 2014. aasta juuni esimesel nädalal ise kohtuda minister Jürgen Ligiga. Aeg kohtumiseks sai varakult paika, kuid umbes nädal enne kohtumist helistas sekretär ja teatas, et kahjuks ei ole rahandusministril tiheda töögraafiku tõttu võimalik mind vastu võtta. Asenduseks pakuti kohtumist ministeeriumi kantsleri Veiko Taliga. Selle mehe ja ühe asekantsleriga saingi kokku ning oma jutu räägitud, et meil pole enam võimalik konkureerida isegi leedulastega, sest nende meremeeste null tulumaksumäär ja maksuvabad päevarahad annavad töökohtade osas selge eelise Leedu lippu kandvatele laevadele. Ja viimased koos Leedu tehnilise meeskonnaga sõidavadki juba paar aastat Eesti sadamatega

seotud regulaarliinidel Paldiski-Kapellskär ja Paldiski-Hanko. Ühest laevast on saanud juba kolm. Ametnikud kuulasid jutu ära ja esitasid ka mõningaid asjalikke küsimusi, kuid kõrvu jäi kummitama üks arusaamatu asi: miks meile on vaja teenust just Eesti lippu kandvalt laevalt? Mis see meile annab? Kui leedulased veavad odavamalt, siis on see OK. Seega tuli tõsistele rahandusinimestele teha selgeks, et need on meie meremeeste töökohad ja riigi esmane ülesanne peaks olema tagada tööd ja leiba oma kodanikele. Isegi kui selleks on vaja rakendada maksuerisusi. Muidu poleks üldse mingeid maksulaekumisi, sest pole ju töökohti. Kantsler asus seisukohale, et pigem täiustame täna EASi kaudu rakendatavat toetussüsteemi ehk igakordsete taotluste alusel sotsiaalmaksu tagastamist, kui et läheme meremeestele mõeldud maksuerisuste teed.

Kui jätame aga Reformierakonna kõrvale, siis kõik ülejäänud tõsiseltvõetavad erakonnad on mõistnud omamaise laevanduse toetamise vajadust, kõigil on programmis säte laevanduse konkurentsivõime tõstmiseks.

Vabaerakond: „Me toetame väheseid, kuid vajalikke maksuerisusi, eeskätt Eesti kultuuri toetuseks ning laevade tagasitoomiseks Eesti lipu alla."

Eesti Konservatiivne Rahvaerakond kavatseb „luua maksusoodustused, mis toovad Eesti laevad tagasi Eesti lipu alla".

Eesti Keskerakond deklareerib: "Rakendame meetmed laevade Eesti lipu alla toomiseks. Selleks kehtestame ümbritsevate riikide merendussektoriga võrreldes konkurentsivõimelise maksukeskkonna, lihtsustame kolmandatest riikidest pärit tööjõu kasutamist laevadel, muudame registritoimingud lihtsaks, läbipaistvaks ja kiireks".

Sotsiaaldemokraadid kinnitavad, et „tagame laevandusettevõtlusele konkurentsivõimelise maksukeskkonna".

IRL võtab veidi laiemalt ette: „Peame püsima maksukonkurentsis naabritega, eeskätt Soome, Rootsi ja Lätiga, kes on erinevate maksumuudatustega oma konkurentsivõimet parandanud. Leiame, et Eesti majanduse konkurentsivõimet tuleb hinnata perspektiivikate majandussektorite lõikes ning oleme valmis kaaluma maksuerandite tegemist meie majanduse jaoks olulistes sektorites, seda eriti juhul, kui teiste riikide maksupoliitika seab ohtu Eesti ettevõtete konkurentsivõime või maksutulu laekumise Eestis." Eelnevale lisandub nende puhul fraas: „Kaalume Eesti kui mereriigi laevandussektori arendamiseks ning teise laevaregistri käivitamiseks tarvilikke muudatusi maksunduses ja õiguskeskkonnas."

Erakond Eestimaa Rohelised: „On aeg saada mereäärsest riigist mereriigiks. Seadusi ja reegleid tuleb muuta nii, et Eesti reederite laevad tuleksid tagasi Eesti lipu alla."

Selline üksmeel ja tähelepanu poliitilisel maastikul on eeldatavasti ainukordne ning laevandusettevõtjatel tasub koos meremeestega nüüd pingutada, et see võimalus vett vedama ei läheks.

Meelehärmi teeb aga seik, et eirates suuniseid, mis on kirjas merenduspoliitika dokumendis meetme 1.1 all („Oluline on tagada Eesti laevandusettevõtetele võrdsed konkurentsitingimused vähemalt naaberriikidega. See tähendab nii laevade opereerimisega seotud kulude lähendamist konkurentidele kui ka laeva opereerimisega seotud administratiivsete toimingute efektiivsemaks muutmist. Sealjuures peab rakendatav süsteem olema pikaajaline, et tagada ettevõtetele kindlus investeeringute tegemiseks. Kuna suur osa meremeestest jääb tööle teiste riikide laevadele ka siis, kui Eesti lipu all sõitvate laevade arv suureneb, on vaja tagada nende meremeeste sotsiaalne kaitse läbi riikidevaheliste sotsiaalkindlustusalaste välislepingute sõlmimise. Laevastiku suurendamiseks ja uuendamiseks tuleb analüüsida laevandusettevõtetele teistsuguste riiklike tagatiste andmise vajalikkust võrreldes teiste majandussektoritega."), on kellegi arusaamatul ettepanekul asutud tegelema hoopis millegi muuga ning tuldud välja hoopiski nn teise laevaregistri ideega ja seda koos meremeeste sotsiaalsete tagatiste piiramise ettepanekuga. Kes ja miks sellise ideega 2013. a kevadel lagedale tuli, võib vaid oletada. Igatahes on Veeteede Ametis koostatud arusaamatu sisuga dokument, mis tegeleb peamiselt ideega luua teine ehk peamiselt välismaistele reederitele suunatud mugav ja odav laevaregister Eesti riigilipu kandmise õiguse saamiseks laeva ahtris. Kuid mitte kuskil pole vastust küsimusele, kuidas see aitab kaasa Eesti meremeeste töökohtade loomisele, välismaistel alustel töötavate meremeeste sotsiaalse kaitstuse ja sidususe tagamisele Eestiga, meie olemasolevate laevandusettevõtete konkurentsitingimuste paranemisele või pikaajaliste investeeringute tegemisele Eesti majandusse.

Riiklikus arengukavas, mis käsitleb Eesti merenduspoliitikat aastateks 2013-2020, on laevanduse konkurentsivõime tõstmise meetme all märksõnadeks: võrdsed konkurentsitingimused oma laevandusettevõtetele, süsteemi pikaajalisus, kindlus investeeringute tegemiseks, meremeeste sotsiaalse kaitse tagamine ja võimalikud riiklikud tagatised laevandusettevõtetele.

Kõnesolev töö ei anna nende märksõnade osas mitte ühtegi vastust ehk siis on kirjutatud täies mahus mööda riiklikult kavandatud tegevustest. Võib isegi väita, et see töö läheb oma ettepanekute osas vastuollu ametlikult ja üheskoos riigi tasemel kavandatud meetmetega, sest keskendub välismaiste reederite võimalusele odavalt ja lihtsalt registreerida oma laevu kavandatavas teises ehk mugavas Eesti registris (töö p.4.2.1), mis loob täiendava konkurentsieelise välismaistele, paremini kapitaliseeritud ettevõtetele ning nende omanikele, et alustada äriga Eesti soodsas majanduskeskkonnas (loe: registris), kuid ei anna mitte midagi meie olemasolevatele ettevõtjatele ega Eesti merendusele.

Sealsamas toodud väide, et reederi (kes ei ole Eesti resident) ja lipuriigi vahel tekib paratamatult mingi seos, mis loob täiendavad töökohad ja on „vajalik tingimus" riigi merendussektori arendamiseks, on ebaadekvaatne ehk väär. Pole

teada, et võõramaalasest ettevõtja, kes kasutab ainult odava registri teenuseid ja on palganud oma laevale võimalikult odava tööjõu üldjuhul kolmandatest riikidest, oleks mingilgi moel seotud või huvitatud Eesti merendusest. Ja miks ta peakski? Tal on oma riik, kust eeldatavasti tema kapital ka pärit on, ja võõrtööjõud. Mitte kummalgi pole mingit pistmist Eestiga.

Kõnesolevas töös tehtud ettepanek minna asjaajamises üle inglise keelele, on vastuvõetamatu Eesti riigikeele staatuse ja seega ka Eesti riikluse koha pealt. Eesti Vabariigi põhiseadus sätestab, et kogu asjaajamine peab toimuma riigikeeles ja see on meie konkurentsieelis. Ennekõike kaldapealse ja omamaist laevandust teenindava ettevõtluse ning meremeeste töökohtade konkurentsieelis. Seepärast peab Eesti lipu all sõitval laeval käima asjaajamine Eesti keeles.

Kui riiklik arengukava näeb ette kõigi meie meremeeste sotsiaalse kaitstuse tagamise, siis kõnesolevas töös on tehtud risti vastupidised ettepanekud. Eesti Vabariigi esmane ülesanne on tagada töökohad oma meremeestele, kuid antud töö püüab luua töökohti välismaisele odavale tööjõule. Ja seda olukorras, kui Eestist on töökohtade puudumise tõttu 5000-6000 meremeest sunnitud töötama välismaiste reederite juures ja võõraste lippude all. Lisaks püütakse meremehed seada teiste töötajate kategooriatega võrreldes halvemasse olukorda automaatse ravikindlustuse kaotamisega ning piirates ka töötutoetuse ja riiklikus pensionikindlustuse süsteemis osalemist.

Täiesti segi on aetud Eesti residentidest meremeeste võimalikud maksustamise ja sotsiaalsete garantiide teemad, ja seda nii Eesti lippu kandvatel alustel töötamise puhul kui ka Eesti residentidest meremeeste maksustamise küsimused nendel puhkudel, kui töötatakse välismaistel alustel .

Teatavasti näeb riiklik arengukava ette just välismaal tööd jätkavate, hinnanguliselt 3000-5000 meremehe sotsiaalsete garantiide ning Eesti sotsiaalkindlustussüsteemiga sidumise probleemi lahendamist, kuid sellest ei räägi kõnesolev töö peaaegu midagi. Üldse on meremeeste maksulaekumise teema piiratult käsitletud. See ei ole pelgalt tööjõumaksude või tulumaksu küsimus. Füüsilistest isikutest residentide puhul, kelleks meie meremehed suures enamuses on (välja arvatud üksikud erandid), tuleb paratamatult arvestada ka tarbimismaksudest riigile laekuva tuluga (aktsiis, käibemaks, tasulised avalikud teenused jm). Viimaste osas on meremehed koos oma pereliikmetega unikaalse elukutse esindajad, kes välismaal laeval töötades praktiliselt raha ei kuluta ja toovad suure tõenäosusega 90% teenitud palgast Eestisse, mis suures osas kulub ära enda puhkuse/koduse elu sisustamiseks ja pere ülalpidamiseks. Tegemist ei ole väikeste summadega. Väited, et meremehed, kes töötavad välislaevadel, elavad edaspidi justkui õigustamatult Eesti pensionisüsteemi arvelt, on ebapädevad. Sisuliselt on meremeeste puhul tegemist kõrge väärtusega tööjõu ekspordiga, mis toob püsivalt raha Eestisse sisse ja seeläbi parandab välismajanduse tasakaalu.

Kui võtame näiteks 5000 meremeest, 9 kuud aastas tööl ja vähemalt 2500€ sissetulekuga kuus, saame aastas Eestisse 112,5 miljonit eurot. Võttes lihtsustatult vaid käibemaksu, peaks riigikassa saama 22,5 miljonit maksutulu. Ikka olulisemalt suuremad summad kui võõrtööjõule orienteeritud nn teise registri tasud 10 aasta perspektiivis.

Kellele võib see teise registri teema kasulik olla? Eks kindlasti õigusbüroodele, kelle tööde ja tellimuste maht olulisel määral kasvaks, kui tekiks lihtsustatud võimalus laevade registreerimiseks. Või on kaugem siht hoopiski eraõiguslik äriühing kui laevaregister? Riik võib ju teatud asjaoludel selle teenuse osutamise delegeerida äriühingule, nagu on seda tehtud näiteks Rumeenias ja Portugalis. Kahjuks pole aga mitte kummaski mainitud riigis olnud registril pikka edu.

Igatahes on selline asendustegevus olukorras, kus meil on ideaalsed kaardid laual nii riikliku merenduse arengukava kui enamiku erakondade toetuse näol, Eesti laevandusele kahjulik. Miks? Sest tavapoliitik ei saa enam aru, mida tahetakse. Kas selgeid ja naaberriikidega samaväärseid meremeeste tööjõumakse Eesti laevade kvaliteetregistris või hoopiski teist ja odavat laevaregistrit, kus şaaksid töötama odavad „tšurkad" kuskilt nn Idabloki avarustest ja toimetaksid Eestiga mitte mingil moel seotud röövkapitalistid, st odavaima tööjõu ja registri jahtijad? Kas tahetakse vähendada meremeeste sotsiaalseid garantiisid või ikkagi just risti vastupidi, tekitada need ka meestele, kes töökohtade vajakajäämise tõttu Eesti laevadel on sunnitud töötama välislippude all?

Väga rumal on keset lahingut anda relvad käest, kui vaenlane (loe Ligi ja kompanii) juba peaaegu et metsa poole punuma on pistnud. Eesti meremees ei pea töötama igavesest ajast igavesti välismaisel alusel, kus räägitakse võõrast keelt ja tulu kogu tööst läheb teise riigi kapitalisti tasku. Selleks ei ole täna vaja palju teha – võtta vaid väheke õppust näiteks leedukatelt või lätlastelt või soomlastelt. Vaja on luua meremeestele naaberriikidega samaväärsed maksusoodustused, et vähemalt Eesti äriühingud, kes täna veel opereerivad kaubalaevadega, kaaluksid Eesti lipu heiskamist oma laevade ahtris.

Summary

On the way to implement maritime policy

By Jüri Lember

After the date of the 6th July 2011, when maritime policy document was completed, it took over a year when mentioned document was approved by the Government. Despite the fact that nothing happened in the Government during summer 2011 officials continued to work with specific plans. In December 2011 Ministry of Economic Affairs and Communications (MKM) prepared a proposal for the Cabinet of Ministers to discuss which consisted 4 items: 1) to continue with present scheme of refundment of social taxes to shipowners/employers, 2) additionally to refund also half of income tax deducted from seafarers; 3) to sign 10 years agreements on before mentioned scheme between shipowner and State.

But this proposal never reached the Cabinet for unknown reasons. One can assume that it happened for bad relations inside the Government between Minister of Finances and Minister of Economics and Communications.

The Estonian Maritime Policy for period 2012-2020 was finally approved by the Government on the 2nd August of 2012. It was historic act because first time in Estonia we reached official development and action plan for the Maritime Industry and related fields. On the 8th August 2012 MKM continued with preparations of precise action plans and finances for the approved Maritime Policy. They were ready in February 2013 and were sent for the approval to other ministries. Unfortunately it took over half a year when the plan came back from the Ministry of Finances and passed approval in the Government. And worst thing that happened, some money for necessary activities was lost as usual. For example 400 thousand euros were cut for children's maritime hobby education.

Today we have very favourite situation: first time in history most political Parties, running to the Parliament have supportive clauses for Estonian merchant fleet competitiveness in their programs.

Seamen's are little worried about the work carried out by the Maritime Administration (VTA). VTA has worked out plans of the Estonian second ships register including free access of foreign labour to work on such cargo vessels. This does not correspond to the measures planned in the Maritime Policy. We cannot accept made proposals such as to start using English language as working language on board of Estonian flagged cargo boats or to accept free access of foreign labour into our shipping industry at the same time when 5000-6000 Estonians are working on board of foreign flagged vessels abroad. Those measures and the idea of second register planned by the VTA , doesn`t help to solve any local problems or reach the goals of the Maritime Policy to increase Estonian cargo fleet competitiveness.

Mereõigus vajab süstematiseerimist

Merily Must

Merendus on olemuselt globaalne majandusharu, mille õiguslik raamistik on suuremas osas sätestatud rahvusvaheliste konventsioonide ja muude välislepingutega, millele lisanduvad regionaalsed ja siseriiklikud õigusnormid.

Rahvuslikud merega seotud õigusaktid erinevad riigiti oluliselt, sest seadustele lähenemise viis ja seadusloome tehnika on riigiti erinevad. Tulenevalt merenduse omapärast on reeglina suur tähtsus lähenemisel mereõiguse kodifitseerimisele. See on ka põhjus, miks paljudes mereriikides on kõik või vähemalt peamised mereõiguse regulatsioonid koondatud ühte üldseadusesse ehk koodeksisse, samal ajal kui üksikküsimuste detailne reguleerimine toimub madalama taseme regulatsioonide abil.

On olemas teinegi juriidiline mudel, milles üldkoodeksi asemel või lisaks selle n-ö väikeformaadis variandile on õigussuhted reguleeritud mitmes seaduses. Sellise mereõiguse süsteemi ilmekamaks näiteks on Suurbritannia kaubandusliku meresõidu regulatsioon. Eesti lähenemisviis mereõiguse reguleerimisele jääb justkui nende kahe kontseptsiooni vahele, mistõttu on raskendatud õigusnormide mõistmine ja nende rakendamine.

Siseriiklikus praktikas tõusetuvad üha enam küsimused merenduse valdkonna õigusaktide tõlgendamisest. Eesti olulisemad merendusalased õigusaktid ei ole omavahel piisaval määral seotud, mis tekitab raskusi seaduste rakendajatele. Samuti on probleemiks kehtivate seaduste süsteemitu ning laialivalguv struktuur. Oluline puudus kehtivas õigussüsteemis on kokkulepete ning järjepidevuse puudumine rahvusvaheliste konventsioonide (eelkõige Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni konventsioonide) käsitlemisel siseriiklikes õigusaktides. Nimetatud probleemidest tulenevalt tekkis vajadus mereõiguse kodifitseerimiseks.

Kodifitseerimise eesmärgiks on korrastada ja süstematiseerida kodifitseeritavat õiguse valdkonda nii, et õiguskord muutuks selgemaks ja seeläbi oleks vajamineva regulatsiooni leidmine õiguse rakendajale lihtsam ja üheselt mõistetav. Samuti on kodifitseerimise eesmärgiks tõsta ja ühtlustada kodifitseeritava valdkonna õigusliku regulatsiooni kvaliteeti, mis väljendub järgnevas:

- regulatsioonide ajakohasus;
- terminoloogiline ühtsus ja järjepidevus (sh uute seni sätestamata mõistete defineerimine);

- regulatsioonide loogiline ja ühtne ülesehitus;
- regulatsiooni tasandite õige valik;
- põhjendamata erisustest loobumine;
- lünkade ja regulatsiooni kuhjumise vältimine.

Kodifitseerimise protsessis töötatakse välja mereseadustiku kontseptsioon ja eelnõud. Kõigi mereõiguses sisalduvate probleemide lahendamiseks ja arengute arvesse võtmiseks ning seeläbi Eesti merendussektori konkurentsivõime tõstmiseks vajab Eesti mereõigus põhjalikku revisjoni. Ükshaaval tehtavate muudatuste asemel tuleks süsteemselt ja õigusvõrdlevalt (sh EL õiguse ja rahvusvaheliste konventsioonide valguses) läbi analüüsida kõik selle õigusvaldkonna teemad ja nendes esinevad probleemid. Detailsed analüüsiteemad ja analüüsi ülesanded sisalduvad lähteülesande projektis.

Kogu õigusvaldkonda hõlmava tervikliku revisjoni eeliseks üksikmuudatuste ees on võimalus sellisel viisil vältida vajadust hakata kõiki teadaolevaid probleeme lahendama ükshaaval; ja seda õigusaktide korduvate muutmistega mitmel järjestikusel aastal.

Mereõiguse kodifitseerimise ettevalmistavad tegevused algasid 2014. aasta kevadel. 2014. aasta aprillis toimus Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumis nõupidamine mereõiguse ekspertidega. Koosolekul käsitleti eelkõige praktikas esinevaid olulisemaid probleeme mereõiguse rakendamisel Eestis ning jõuti järeldusele, et kodifitseerimisprotsess oleks oma olemuselt vajalik samm Eesti mereõiguse paremaks reguleerimiseks. Seejärel kohtuti 2014. aasta mais Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumis riigiasutuste esindajatega, mille tulemusel samuti peeti kodifitseerimisprotsessi algatamist vajalikuks.

Mereõiguse kodifitseerimine seondub otseselt või kaudsemalt ka riiklike arengukavadega „Eesti Merenduspoliitika 2012-2020“ ja „Transpordi arengukava 2014-2020“.

2015. aasta jaanuaris kiitis valdkondlik komisjon heaks mereõiguse kodifitseerimise ettevalmistava tegevuse jätkamise. Komisjoni otsusest tulenevalt koostatakse tänavu sügiseks kodifitseerimise lähteülesanne. See sisaldab eeskätt kodifitseerimise vajaduse põhjendust ja prognoositavat ulatust, üldist probleemide kaardistust ja analüüsi ülesandeid, üldist kodifitseerimise tegevuskava ning esmast huvigruppide kaardistust koos esialgse nägemusega kaasamise korraldamisest. Lähteülesande valmimisel esitatakse see huvigruppidele ja asjaomastele asutustele arvamuse avaldamiseks.

Mereõiguse kodifitseerimise ettevalmistamine jätkub ning kodifitseerimise kasuks otsustamisel toimub see Euroopa Sotsiaalfondist rahastatava projekti „Õigusloome kodifitseerimine“ raames. Toetuse andmise eesmärgiks on arukas õigusloome kodifitseeritud valdkondades ja kvaliteetsema õigusloome kujundamine. Projekti kogumaksumus on 1 740 000 eurot, millest toetus

1 479 000 eurot – mereõiguse kodifitseerimise projekt on üks nimetatud projekti osa koos teiste kodifitseeritavate valdkondadega.

Ettevalmistava tegevuse ja vajadusel ka mereõiguse kodifitseerimise plaanib läbi viia Justiitsministeerium koos Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga, kus viimane on vastutav ettevalmistava etapi sisulise läbiviimise eest ja vajaliku heakskiidu saamisel teostab mereõiguse kodifitseerimise.

Summary

Maritime law needs systematization

By Merily Must

Estonia's most important maritime laws are not sufficiently related to each other, which makes them difficult to implement. Therefore there is need to codify maritime law. The goal is to organize and systemize maritime law making it clearer and easier to implement. In January 2015 the relevant commission approved to continue preparatory activities for maritime law codification. The initial task is to draw up terms of reference for codification by Autumn 2015.

Väinamere liikluse arenguteed

Urmas Treiel

Saaremaa ja Hiiumaa jaoks on kaks maamärki läbi aegade olnud olulised sümbolid. Saaremaal Kuressaare piiskopilinnus kui kogu Saare-Lääne piiskopkonna keskus, kants ja kindlus. Hiiumaal Kõpu tuletorn, mis muutis vana Hansa meretee oluliselt turvalisemaks, sest nüüd sai ohutult mööduda Näkimadalatest. Need maamärgid on olnud ka suurimad investeeringud, mis kunagi saarte heaks tehtud. Nüüd on veel kolmas sümbol – kolm uut laeva Väinamerel. See on suur panus parvlaevaühenduse arendamisse – erakapital on investeerinud orienteeruvalt 90 miljonit eurot laevadesse ja riik lisanud 60 miljonit eurot sadamatesse ning maanteedesse, nii et kogu summa on kokku 150 miljonit eurot.

Kohalikele kogukondadele on see elutähtis ja vedajale auasi, et ühendus toimib lõpuks ometi sujuvalt. Aastas veetakse kolmel liinil (Kuivastu-Virtsu, Heltermaa-Rohuküla, Triigi-Sõru) kokku 2 miljonit reisijat, 800 000 sõidukit ja tehakse 22 000 laevareisi. Sildumiste arv on muljetavaldav. Iga laevareis tähendab ju sildumist, mis on merel kõige riskantsem manööver ja vajab kindlat kätt. Väinamerel töötades saab laevajuht juba paari päevaga kirja 50 või isegi 100 sildumist. Iga sellise kogemusega meremees on väga kõrges hinnas.

Kakskümmend aastat tagasi, 1994. a oktoobris hakkas Saaremaa Laevakompanii avaliku liiniveo lepingu alusel tegelema parvlaevaühendusega Väinamerel. Riik usaldas sel ajal elutähtsa ühenduse eraettevõttele. Aastal 2006, kui algas uus kümneaastane lepinguperiood, loodi avaliku liiniveo opereerimiseks, piletimüügi ja reisijateveo korraldamiseks tütarettevõte Väinamere Liinid. Saaremaa Laevakompanii käest saadakse laevad, kompanii hooleks on ka laevade mehitamine ja tehniline teenindus. IT-arendusi loob ettevõte OÜ Tuule Piletikeskus, kelle tehtud on kõik läbipääsu-, laadimis- ja piletimüügisüsteemid sadamas ja ka viimased m-pileti lahendused. Kõike seda ühendab kaubamärk Tuulelaevad.

Kolm laevade põlvkonda ja laevaliikluse areng

Kui vaatame tervikuna kogu iseseisvusaja kestel toimunud laevaühenduse arengut saartega, saame rääkida kolmest laevade põlvkonnast. Neist kaks viimast on toonud korraks hüppeliselt uue kvaliteedi. Just nimelt korraks, sest juba mõne aastaga on uus ressurss ammendunud ja vajatakse uusi arenguid.

Aastani 1997 oli nii-öelda „jääaeg“ , kui sõideti „tankipraamidega“ („Tehumardi“, „Koguva“, „Harilaid“, „Kõrgelaid“…), mis olid kuus korda väiksemad kui tänased laevad. Seda aega iseloomustas ebastabiilne graafiku pidamine ja pikad ooteajad sadamates. Liikluskatkestused ilmastiku tõttu olid tavapärased ja reisid rasketes jääoludes võisid kesta tunde.

Järgmise põlvkonna laevadest saabus esimesena 1997. aastal parvlaev „Regula“. Seda võib pidada uue arenguetapi alguseks. Siis tulid „Ofelia“, „Scania“ ja kui lisandusid veel „Viire“ ning „Stola“, tundus, et väina praamiühendus on aegade lõpuni stabiilne ja kindlustatud. Kuid teenuse kvaliteeti ei taganud pikalt seegi muutus, sest sõidukite arv kasvas kiiremini. Seda aega võib kujundlikult iseloomustada nii, et olid põhilaevad, põhilaevade varulaevad ja varulaevade varulaevad. Laevu oli palju, oli aeg, kui laevastikus oli üle 10 aluse. Tippaegadel teenindas Virtsu-Kuivastu liini kohati isegi 5 parvlaeva ja kui järjekord ulatus kilomeetriteni, siis sõideti ilma graafikuta. Nimetasime sellist mudelit organiseeritud kaoseks. Näitena võib tuua meenutuse aastast 2005, kui jaanipäeval oli taas Saaremaale sõitmiseks sadamas ooteaeg 9 tundi. Tegelikult möödus pikkade ooteaegadega kogu suvi! Enam hullemaks minna ei saanud. Aeglane laevaühendus pidurdas saartel kõige otsesemalt turismi arengut, keegi ei vali sihtkohta, kuhu jõudmine on aeganõudev ja ettearvamatu. See etapp oli veninud väga pikaks ja kui uusi laevu poleks ehitatud, kestaks samasugune olukord tänaseni.

Uus algus tuli 2006. aastal. Siin on kõige olulisem stabiilsus. Kui 2006. a sõlmiti riigiga uus kümneaastane leping, tõi see kohe kaasa ka uusi lennukaid mõtteid ja võis asuda unistusi täitma. Toona, kõige hullemas olukorras püstitatud visioon, et ühendus saartega saab olema takistusteta, kiire ja mugav, tundus siis utoopilisena, kuid on ometi tänaseks teostunud. See oli unikaalne võimalus teha kõik asjad ühekorraga. Ehitati uued laevad ja kuna riik tuli appi, siis õnnestus samaaegselt teha korda sadamad ja riigimaanteed, lisaks e-sadama lahendus. Eesmärk oli püstitatud kõrge, aga meid innustas see, et oleme ise saarlased ja hiidlased ja teeme seda kõike oma kogukonnale ja lähedastele. Kõige tähtsam on, et need inimesed, kes elavad saartel ja on laevaühenduse kliendid, oleksid õnnelikud ja rahul.

Kolmas põlvkond on juba Väinamerele spetsiaalselt ehitatud uued laeva „Muhumaa“, „Saaremaa“ ja „Hiiumaa“, mis alustasid 2010. aastal. Saavutasime stabiilsuse, täpsuse, mugavuse ja me ei sõltunud enam ilmastikust. See ongi kõik, mida ühelt laevaühenduselt võib üldse tahta. Legend, et saartele pääs on seotud pikkade järjekordadega ja ooteaegadega sadamates, on olnud visa lahtuma. Tänaseks võib öelda, et see on siiski kummutatud ja saartele soovitakse reisida järjest enam.

Aga võinuks minna ka hoopis teisiti. Teine oluline etapp, mis algas parvlaeva „Regula“ tulekuga 1997. a, lõppes küll 2010, kuid tinglikult oleks see võinud kesta aastani 2016, kuna vedaja kohustus 2006. a sõlmitud liiniveo avaliku lepingu raames ehitama ka ühe vähemalt 400 liinimeetrit sõidukeid mahutava uue laeva

Uus põlvkond parvlaevu Väinamerel, paremalt "Saaremaa", "Muhumaa" ja "Hiiumaa". Autor Marko Mumm.

Rohuküla-Heltermaa liinile. See kohustus on ületatud kuus korda – ehitati kolm kuni 850 liinimeetrit mahutavat suurt laeva. Rangelt lepingust lähtudes oleks see etapp kestnud ja kestaks siiani ning järgmistest etappidest poleks saanud unistadagi.

Kõik, kes on saartele sõitnud, oskavad hinnata praegust praamiühendust. Uued, oluliselt tihedamad graafikud, kiire laadimine-lossimine, e-sadama lahendus, e-piletid. 2014. aasta tõi Tuulelaevad, mobiilirakenduse ja m-pileti. Saaremaal käinud külalised lausuvad aina kiidusõnu.

Mahtude kasv igal aastal keskmiselt 6-7%

Laevaliikluse arengus on joonistunud välja selge trend: nõudluse kasv on keskmiselt 6-7% aastas. Kui me võrdleme aastaid 1998 ja 2014, siis maht on kasvanud on 2,2 korda. Majanduskriisi alguses 2008. aastal prognoositud kasvu taandumine ei pidanud paika, väikesele langusele järgnes seda suurem tõus, nii et trendijoon on ikka pikas 20aastases ajahorisondis sama tõusuga, 6-7% aastas. Usume, et see kasv jätkub samamoodi.

Laevaühenduse hangete puhul lähtutakse eilsest päevast ehk kasvu ei prognoosita. Kolme uue laeva näide kinnitab vaid, et esmalt tuleb luua võimalused ja seejärel tuleb ka kiire kasv. Ruhnu laev „Runö“ (60 reisijakohta) ehitati väiksem kui eelmine laev „Aegna“ (92 kohta), mis saart teenindas. Samas on saare kogukond suuremast laevast lähtudes arendanud turismimajandust ja valmis nüüd vastu võtma ka rohkem külalisi. Väiksem laev tekitab suuri pingeid, ei rahulda nõud-

lust ega võimalda arengut. Triigi-Sõru liinile planeeritakse sama suurt laeva kui praegu liinil sõitev „Kõrgelaid", mis ei võimalda tippajal läbilaskevõimet suurendada. Triigi-Sõru ühendus ehk Saaremaa-Hiiumaa vaheline ühendus on endiselt kitsaskoht. Ja Virtsu-Kuivastu, Rohuküla-Heltermaa vaheliste ühenduste hangetes peab ettevaatavalt mõtlema mitte enam neljandale uuele laevale, vaid kindlasti ka viiendale laevale.

Arenduste tulemus on see, et uute suuremate laevadega on reiside arv aastas, kui võrrelda 2008. aastaga, langenud 92-95 % peale. See tähendab, et tänu mahukamatele ja kiiretele laevadele saab riik tellida vähem reise ja hoiab reiside tellimise pealt aastas kokku ca 3 miljonit eurot. Samal ajal on hakanud üleveetud sõidukite arv väga kiirelt kasvama ja ületab 2008. aasta taseme Rohuküla-Heltermaa liinil juba 20% ja Virtsu-Kuivastu liinil 15%. Ja sõidetakse mugavalt ning ooteaegadeta. Mis on aga toimunud Virtsu-Kuivastu vahel, kui liiklus on muutunud stabiilseks? Kui senini ei julgenud keegi korraldada Saaremaal ühtegi suuremat konverentsi, sest kunagi ei teadnud, kuidas soliidsed härrad ka Saaremaalt tagasi saavad, siis praegu plaanitakse Saaremaale konverentsikeskust. Ühtede unistuste täitumine paneb ka teisi julgelt üha uutele projektidele mõtlema.

Püsiühendus parvlaevadega ja saarte ühisruum

Aastal 2012 viidi saarlaste hulgas läbi autoriteetne sillateemaline küsitlus, mille tellisid Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium ning Maanteeamet. Uuriti saare inimeste ja ettevõtjate arvamust silla vajalikkusest paranenud parvlaevaühenduse tingimustes. Vastanud eelistasid juba mõne protsendiga parendatud laevaliiklust püsiühendusele. See sai pöördepunktiks, mil MKM tõmbas pidurit järgenvatele sillauuringutele lähiajal.

Kui küsida inimeste käest, mis see parendatud laevaliiklus on, siis ütlevad kõik, et samasugune nagu täna. See on tunnustus tehtud tööle. Meil tekkis mõte pakkuda välja nägemus, missugune võiks olla veel parem ühendus laevadega, kui silda lähiajal ei tule. Püstitasime visiooni, mille kandev idee on püsiühendus parvlaevadega ja saarte ühisruum. Oleme seda tutvustanud kohalikele kogukondadele, aga ka otsustajatele. Pole isegi oluline, kes selle ellu viivad, tähtis on, et meil oleks ühine ettekujutus oma kogukondade tulevikust.

Laevadega püsiühenduse põhimõtted on sarnased sillaga

24 tundi avatud ehk ööpäevaringne liiklus ja tihe graafik, et igal ajal oleks võimalik üle väina saada. Sillapilet sõidukile ehk lihtne hinnakiri. Seni on hinnakirja muudetud ainult keerulisemaks, mis pärsib IT-arenguid ja nõuab varasemat kohaletulekut sadamasse. Kui te sõidate tunnelist läbi või kiirteel, käib tasumine ja läbipääs kiirelt.

sõidukipiletist, mille hind ei sõltu reisijate arvust sõidukis, rääkisime juba 2006. aastal. Siis tundus hinnakirja reform kõige lihtsamini teostatav asi. Tegelikkus on aga see, et lihtne hinnakiri on ainuke osa laevaliikluse terviklahendusest, mis on siiani ellu viimata. Liini läbilaskevõimsus ajaühikus sõltub eelkõige rauast ehk sõidukite veovõimekusest. Inimesi suudavad laevad rohkem üle vedada kui autosid. Seega on igati mõistlik võtta hinna määramise aluseks sõidukid. Ja lihtne hind.

Ööpäevaringne liiklus ja tihe graafik

Põhimõte, et laeval on alati ruumi, tähendab, et täituvus ei määra reiside arvu tellimust nagu täna, vaid on kindel ja stabiilne graafik kogu aeg. Toimuvad ka nn sotsiaalsed reisid aegadel, mil täituvus ei hakka kunagi olema suur, kuid mis on stabiilsuse jaoks vajalikud. Uute laevadega väheneb uue avaliku liiniveo perioodil alates 2016. aastast tasu reisi eest. See tuleb uue tehnoloogia kütusesäästu arvelt, sest kütuse hind moodustab reisitasust suurema osa. See tähendab, et ööpäevaringseks ja tihedamaks graafikuks ei ole tegelikult oluliselt raha juurde vaja. Sellised muudatused vajavad otsustajate mõtteviisi muutust.

Lihtne hinnakiri ehk sillapilet sõidukile

Sõidukipileti puhul reisijate eest eraldi ei tasuta, praegusele sõiduki hinnale lisatakse keskmise reisijate arvu järgi reisijapileti maksumus ja nii saadakse piletihind, mis ei sõltu enam reisijate arvust sõidukis. Oluline on, et piletit oleks lihtne soetada, mida selline ühe artikliga pilet tehniliselt ka võimaldab. Ka tülikat ja aeganõudvat ID-kaardi põhist reisijasoodustust saab teha palju lihtsamalt. Seda saab teha sõidukist lähtudes – kui sõiduk kuulub saarlasele või saare ettevõttele, on reisijatel automaatselt pileti soodushind. Lihtne hinnakiri on vajalik, et säästa aega toimingutelt sadamas. Keegi ei soovi tulla sadamasse pikalt ootama. Kiireks laadimiseks on aga vaja, et sõidukid on ootealal juba valmis, mis omakorda tähendab, et ooteala täitmine läbi pääsla peab toimuma samuti kiirelt. Ja selleks on ainult üks tee, väga kiire ja lihtne piletisüsteem.

Miks peavad olema kassad mõlemas sadamas? Vormsile sõiduks saab osta edasi-tagasi pileti. Saared on suletud piirkond, kust autoga saab välja vaid kahte teed pidi.

Saaremaa laevapileti hindade ja Hiiumaa hindade vahe on 10%. Kui need oleksid võrdsed, saaks ühe ja sama piletiga sõita ükskõik kummale saarele. Hiiumaa-Saaremaa vahelisel liinil on sümboolne piletitasu ja lõpuks saartelt välja sõites, kas siis Kuivastus või Heltermaal, maksad pileti eest. Selle eelduseks on tihe sõidugraafik ja sõiduki- ehk sillapileti põhimõte. Täna on autos keskmiselt 1,8 inimest. Autopileti hind kujuneb väga lihtsalt: auto + juht ja ainult 0,8 täispiletit juurde.

Sellist lihtsat hinnastamist kasutatakse Taani-Rootsi vahel ja paljudes kohtades, kus on suur liiklusintensiivsus.

Saarte ühisruum

Kahe suurema saare vaheline ühendus on võtmeküsimus kogu selle piirkonna sidumiseks. Praegune vana tüüpi „Kõrgelaid" ei tule enam selle liiniga toime. Suvel on igast kolmandast reisist mahajääjaid.

Paljud reisikorraldajad on loobunud Saaremaa-Hiiumaa vahelise Triigi-Sõru liini kasutamisest, sest liiklus on keerukate ilmaolude tõttu ebakindel. Reiside ärajäämine tekitab segadust ja kõik plaanid on peapeal. Otseühendus on samas aga oluline reisimagnet. Käies Ahvenamaal, tunnetasin regiooni tervikpilti ja nautisin ühelt saarelt teisele liikumist. Kohe hakkad mõtlema, et meil saaks samamoodi võtta kolm saart järjest. Suured liinid on juba stabiilsed, aga Saaremaa-Hiiumaa vaheline ühendus on praegu veel valulaps. Idee on tekitada koos saarlaste-hiidlastega ühisruum. Kui täna saarlase jaoks Hiiumaale minek on võib-olla samaväärne Maltale minekuga, siis meie tahaksime, et see piirkond oleks terviklik, majandus ühine.

Uus laev peab olema kiire, hea manööverdamisvõimega ja vähem ilmatundlik ning mahutama vähemalt 40 sõiduautot praeguse 28 asemel. Kui see ühendus saab korda, siis ei räägi me Saaremaa-Hiiumaa vahelisest reisijate arvu kasvust mitte 10%, vaid 50% mõne aastaga. Nii tekib terviklik ring kolmest liinist, mis meelitab turiste ja liidab saared paremini ühtseks majandusruumiks. Ühisruumi ideed täiendab ülesõiduaegade maksimaalne lühendamine. Hiiumaalt mandrile saab sõita tunniga, kui kanalid on piisavalt süvendatud. Saaremaalt mandrile on optimaalne aeg 25-28 minutit ja Saaremaa-Hiiumaa vahel orienteeruvalt tund.

Täna on kolm uut laeva, visioonis aga kuus laeva

Neljas uus laev Rohuküla-Heltermaa liinile oli uues liinihankes sees. Uut laeva planeeriti Saaremaa-Hiiumaa vahele. Kuues laev pidi olema varulaev, mis tippaegadel teenindaks Saaremaad, sest suvel on juba jälle kahe laevaga kolme-tunnised ooteajad.

Unistuste liiklus on ööpäevaringne püsiühendus laevadega

Selle täitumiseks Saaremaa suunal oleks juba praegu vaja graafikusse lisada vaid üks öine ring – kell 3 ja kell 4. Järgmine edasiarendus oleks see, et suvel sõidab liinil 3 laeva ja nädalavahetusel 15. Väljumised oleksid siis iga 20 minuti tagant ning liini läbilaskevõime ajaühikus kasvaks kohe kolmandiku võrra.

Olles ise saarlased, soovime, et kõik reisijad on laevateenusega rahul ja õnnelikud.

Summary

How the Development of the Väinameri Area was Organized

By Urmas Treiel

A total of two million passengers and 800,000 vehicles are carried, and 22,000 crossings are made a year on the three regular Kuivastu-Virtsu, Heltermaa-Rohuküla, Triigi-Sõru shipping routes in the area of the Väinameri Sea.

Twenty years ago the Saaremaa Shipping company started organizing ferry traffic on the route. In 2006 a subsidiary, Väinamere Liinid, was set up for the operation of traffic, ticket sales and organization of passenger carriage. The ships, manning and the technical services were taken over from Saaremaa Laevakompanii. IT developments were created by OÜ Tuule Piletikeskus (Ticket Center), which has provided all the transit, loading and ticket sales system at the port and also the last M-ticket solution. All this is united by the Tuulelaevad trade mark.

New ships were built and as the state offered its assistance it became possible to simultaneously organize the port and state highways, in addition to the M-port solution.

Now specially built new ships, *Muhumaa*, *Saaremaa* and *Hiiumaa* are plying there, with the volume of carriage increasing by 6 to 7 percent a year.

The dream is to develop 24-hour traffic.

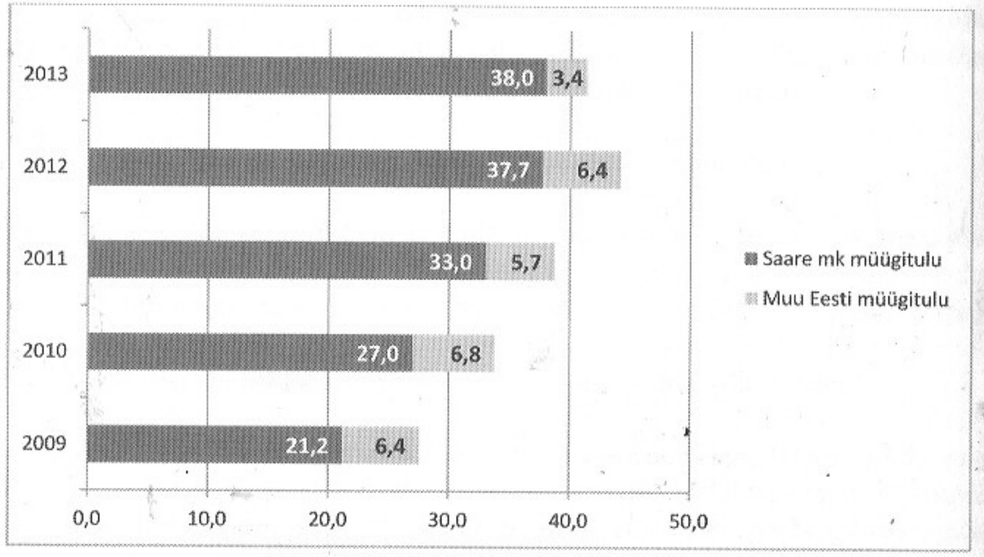
Saaremaa meretargast väikelaevaehitusest

Piret Pihel

Enamus Eesti väikelaevaehitusest on koondunud Saaremaale. Ettevõtete 2013. majandusaasta aruannete alusel saab väita, et saarel toodetakse 92% kogu sektori käibest, 97% ekspordist ning rakendamist leiab 77% sektori tööhõivest. Veel aasta tagasi olid vastavad näitajad 85%, 82% ja 65%, seega kontsentreerumine Saaremaale on jätkuv trend.

Ehitatakse aeru-, mootor- ja purjepaate ning lõbusõidulaevu, väikelaevadena vaatleme ka töölaevu (patrull-laevad, lootsilaevad, traalerid, sukeldumslaevad). Lisaks toodetakse väikelaevade sisustusdetaile ja pakutakse mingil määral ka hooldust ja remonti.

Saaremaal tegutseb 15 väikelaevaehituse ettevõtet. 2013. aasta müügikäive oli 38 mln eurot, ekspordimaht 33 mln eurot ja kogukasum 5,3 mln eurot. Kõige enam

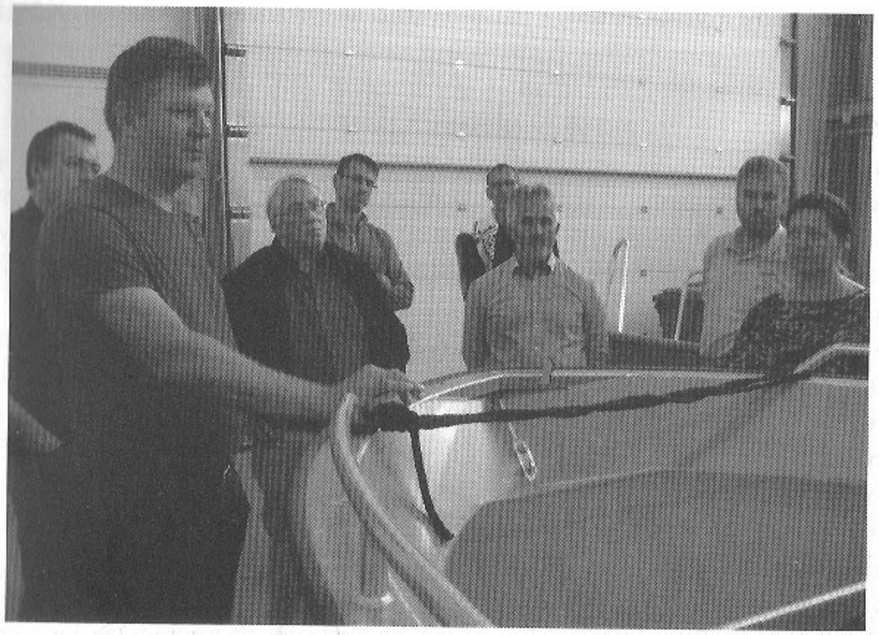


Saaremaa ja Eesti ülejäänud väikelaevaehituse ettevõtete müügitulu võrdlus miljonites eurodes aastail 2006-2013 (SAK ettevõtete aastaaruannete põhjal).

laevu ehitatakse Rootsi (üle 14 mln €) ja Soome (üle 2 mln €), aga ka kaugematesse maadesse nii Aasias kui Ameerikas. Saaremaa väikelaevaehituse sektoris töötab ligi 300 inimest. Tõhusust näitab asjaolu, et siinsed 77% sektori töötajatest toodavad praktiliselt kogu sektori kasumi ja suurema osa ekspordist.

Suurimad ettevõtted on AS Baltic Workboats (alumiiniumist töölaevad) ja AS Luksusjaht (plastikjahid ja -kaatrid). Need kaks ettevõtet annavad ligi 90% kogukäibest ja ekspordist ning üle 200 töökoha. Teiste ettevõtete hulgas on AS Saare Paat (klaasplastikust jahtlaevad ja kaatrid), OÜ Alunaut (alumiiniumist väikelaevad), OÜ Kasse Paadid ja OÜ Ranna Plast (klaasplastikust sõudepaadid). Tuntumateks omamaisteks väikelaevade brändideks on Kasse, Saare Paadi purjejaht Saare ja mootorjaht Stormer, Luksusjahi mootorjaht Delta, Ranna Plasti SAKA. Võõramaistest brändidest ehitatakse Saaremaal Alunaudis mootorpaate Vector ja Fred 25, Luksusjahis purjejahti Arcona.

Investeeringud on ettevõtluses olulised nii tootmise käivitamisel, laiendamisel kui ka toodete arendamisel ja tootmisvahendite uuendamisel. Seepärast on investeeringute maht heaks indikaatoriks, mis näitab, kui edumeelsed ja oma tulevikku hoolikalt planeerivad ettevõtted on. Viimasel viiel aastal on Saaremaa väikelaevaehitajad investeerinud põhivarasse oluliselt rohkem kui mandri ettevõtted (vastavalt 22,5 ja 1,7 mln eur).



Alunaudi omanik Mark Muru uut alust tutvustamas.

BWB-s valminud „Runö" sõidab Saaremaa-Ruhnu liinil.

Saaremaa väikelaevaehituse ettevõtetest on suurimad investorid Baltic Workboats ja Luksusjaht; järjekindlalt, kuigi väiksemas mastaabis, on investeerinud Saare Paat, suure investeeringuga paistab 2012. aastal silma ka Alunaut. Kõigi ülejäänud ettevõtete investeeringud on mahult tagasihoidlikumad.

Baltic Workboats plaanib alanud 2015. aastal viia töötajate arvu 200ni. Juba täna on töötajate hulgas lisaks saarlastele ka rootslasi ja ukrainlasi. Kindel punt ukraina mehi käib Saaremaal tööl juba üle kümne aasta, poole aasta kaupa ja kuuekesi korraga. Ilmselt jätkub neile tööd, vaatamata sellele, et isegi üks kange saare naine on keevitajaameti ära õppinud. Igatahes on ettevõte äsja renoveeritud ja kaasaegse kontorihoone juurde ehitanud ka elamispinnad kaugemalt pärit töötajatele.

Aastast 2012 Tornimäel uues tootmishoones tegutsev Alunaut on tänaseks arendanud välja ka omatooteseerijad, sh kiired ja "musklis" Alunaut A-seeria paadid ja tagasihoidlikumad AC-seeria paadid. Just selle seeria väikseid mudeleid kutsuvad alunaudid ise võrrideks. Need on saadaval ka jaemüügist. Alunaudil on ka oma RIB-tüüpi kiirpaat. Pardale on lubatud 12 inimest ja maksimaalne mootorivõimsus on kuni 2 x 250 hj. Alunaudi RIB-paat sobib nii töötegemiseks kui ka huvikasutusse, aga ka näiteks päästе- ja patrullülesannete täitmiseks. Sõita saab sellega kuni kahemeetriste lainetega ja tuule tugevusega kuni 14 m/s.

Luksusjaht ja Saare Paat valmistavad luksuslikke ja kalleid jahtlaevu. Luksusjahi tuntud kaubamärkideks on Delta ja Arcona, nende põhiline klientuur on

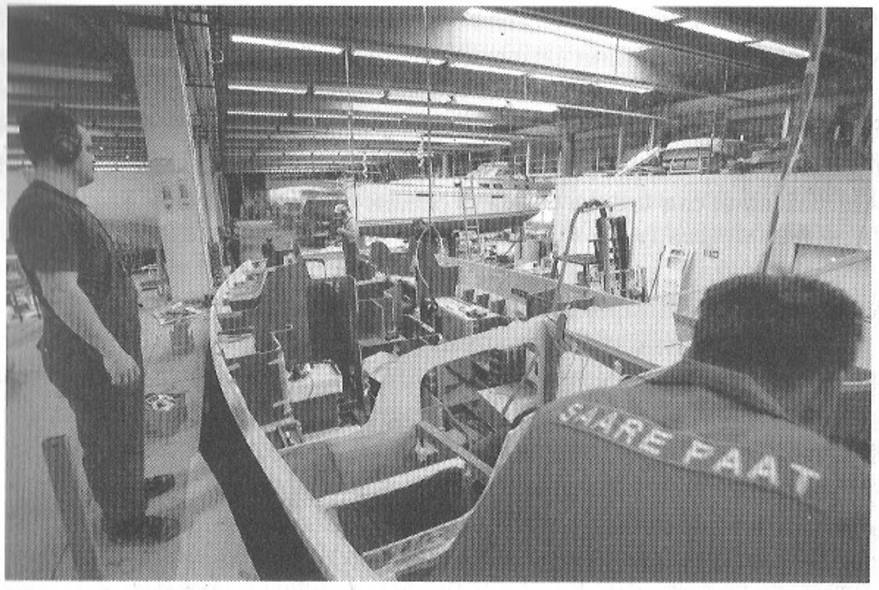
Rootsis. Saare Paadi alused lähevad nii Soome, Saksamaale, Suurbritanniasse kui ka Hollandisse. Saaremaal valmib ka nn kalameeste klassika ehk Kasse paat.

Väikelaevaehitus on Saaremaal olnud suure ekspordi- ja kasvupotentsiaaliga tööstusharu, mis on väärinud toetamist ka Euroopa Liidu tõukefondidest. Toetusi on taotletud Eesti Ettevõtluse Arendamise Sihtasutuselt (EAS) ja Saarte Koostöökogult, mis on kohalik LEADER programmi haldaja.

Kokku on ettevõtted ja tööstusharuga seotud organisatsioonid saanud toetusi aastail 2004-2013 5,9 mln eurot, mille kaudu viiakse ellu projektitegevusi summas 9,8 mln eurot. Mahult suurim on TTÜ Kuressaare kolledži toetus väikelaevaehituse kompetentsikeskuse rajamiseks.

Väikelaevaehituse kompetentsikeskuse eesmärk on luua alus rahvusvaheliselt tuntud ja tunnustatud ning majanduslikult konkurentsivõimelise väikelaevaehituse klastri kujunemiseks. Insenertehnilise kompetentsi koondamine ja kaasaegsed innovatiivsed võimalused toetavad teadusmahuka ja kõrge lisandväärtusega väikelaevaehituse arengut. 2014. aasta mais avati kompetentsikeskuse vastvalminud hoone, kus asuvad väikelaevade mudelkatsebassein-projekteerimislabor, sisustamisel on materjali, tehnoloogia ja elektroonika katsetootmislabor ning erialaraamatukogu.

Esiisade meretarkusest laevade ehitamisel täna enam ei piisa. Ainsana Eestis saab just Saaremaal õppida väikelaevaehitust, seda nii Kuressaare kolledžis kui ka ametikoolis. Ikka selleks, et saaremaised meretargad laevad maailma vallutada saaksid.



Saare Paat tootmishoones.

Summary

The Sea-Wise Small Craft Manufacturing in Saaremaa

By Piret Pihel

The majority of Estonian small craft manufacturers are located in Saaremaa where leisure and sports boats as well as workboats are produced.

According to the annual reports of 2013, Saaremaa contributes to the sector with 92% of turnover, 97% of export and 77% of employment. The boatyards produce rowing, motor, sailing and leisure boats as well as workboats that are also included in the small craft category. In addition, furnishing components are manufactured and at some extent also maintenance and repair services are provided.

There are 15 active small craft building companies in Saaremaa with a total turnover of 38 MEUR, export volume of 33 MEUR and total profit of 5.3 MEUR. The biggest number of boats is produced to the Swedish (over 14 MEUR) and Finnish (over 2 MEUR) markets but boats are also exported to far-off countries in Asia and America. The efficiency is revealed by the 300 people employed in the small craft sector in Saaremaa producing almost total profit and most of the export volume of the sector in Estonia.

As small craft building has proved to be an industry with a high export and growth potential in Saaremaa, it has deserved the EU financial support from Enterprise Estonia and the Islands Action Group (LEADER programme). The biggest investment has been made for establishing the Small Craft Competence Centre at Kuressaare College of Tallinn University of Technology that will be completed in 2015. Kuressaare is the only place in Estonia where it is possible to study small craft building, both at vocational level in Kuressaare Regional Training Centre and higher educational level in TUT Kuressaare College. Well-educated people make sea-wise boats that can sail the seas and oceans of the world.

Meremajandus Läänemere tundlikus keskkonnas

Andres Talijärv

Meri toidab, katab ja ühendab. Meri rikastab vaimselt. Merel on palju anda, kuid ta tahab ka vastu saada.

Läänemeri ei ole teiste maailma meredega võrreldes suur, kuid on mitmestki küljest eriline. Eriliseks muudab selle mere suur tundlikkus erinevatest allikatest pärit saastuse suhtes ning suutmatus sellega ise toime tulla. Läänemerel on väga väike isepuhastusvõime. Kõik, mis sellesse merre satub, jääb sinna püsima aastakümneteks, sest veevahetus Taani väinade kaudu on hästi aeglane (Läänemeres vahetub kogu vesi hinnanguliselt 25-40 aastaga). Seetõttu vajab Läänemeri erilist kaitset.

Läänemere pindala on 415 266 ruutkilomeetrit, valgala neli korda suurem ehk 1,7 miljonit ruutkilomeetrit. Mere keskmine sügavus on 50 meetrit (ehk palju madalam kui enamik maailma meresid), veehulk meres 21 000 kuupkilomeetrit. Läänemere ääres elab kokku ligi 90 miljonit elanikku.

Igal aastal veetakse mööda Läänemere laevateid üle 500 miljoni tonni lasti. Läänemere sadamate vahel kurseerib üle 50 reisiparvlaeva päevas. Üle 2000 laeva on Läänemeres teel iga päev.

Üleilmses mõõtmes on Läänemeri väike, kuid maailma ühe suurima riimveekoguna (väikese soolsusega) on ta ökoloogiliselt ainulaadne. Eriliste geograafiliste, klimaatiliste ja okeanograafiliste tunnuste tõttu on Läänemeri väga tundlik inimtegevusest põhjustatud keskkonnamõjude suhtes. Läänemeri kuulub maailma kõige reostatumate merede hulka.

Läänemere kaitset korraldavad Läänemere riigid koostöös. Selle aluseks on Läänemere merekeskkonna kaitse konventsioon, millega on ühinenud kõik Läänemere riigid. Rahvusvahelisel tasandil on viimase paarikümne aastaga just tänu riikide koostööle õnnestunud Läänemere seisundi edasist halvenemist pidurdada. On näitajaid, mis viitavad juba olukorra paranemisele. Seda kinnitavad mõnede ohustatud liikide arvukuse taastumine, ohtlike ainete ja ka lämmastiku- ning fosforiheitmete mõningane vähenemine. Siiski on jätkuvalt üks olulisem mureküsimus eutrofeerumine ehk toitainete liigne sattumine merre – see põhjustab taimestiku vohamist ning mõjutab tugevalt loomastiku toitumis- ja elutingimusi. Tööstuse ja muu inimtegevuse tõttu jõuavad Läänemerre ohtlikud ained, seda reovee, õhu,

põllumajandusliku äravoolu, laevatranspordi, sadamate ja avamererajatiste kaudu.

Adminitstratiivselt on Eestis ülesanded jaotatud nii: Keskkonnaministeeriumi tegevusvaldkonnad on eutrofeerumise ohjamine, mere elurikkuse kaitse korraldamine, sealhulgas merekaitsealade moodustamine. Siseministeerium panustab merereostuse avastamise ja likvideerimise valdkonnas, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium merenduse korraldamise kaudu ning Põllumajandusministeerium läbi maaelu arengukavas planeeritud keskkonnakaitsemeetmete.

Merestrateegiast

Euroopa Parlament ja Nõukogu võtsid 2008. aastal vastu merestrateegia raamdirektiivi, mis kehtestab liikmesriikidele merekeskkonnapoliitikat hõlmava tegevusraamistiku. Direktiiv paneb igale riigile kohustuse töötada välja merestrateegia ja seda oma merealas ka rakendada. Põhieesmärgid on:

- Kaitsta ja säilitada merekeskkonda, hoida ära selle seisundi halvenemine või taastada võimaluse korral mereökosüsteemid piirkondades, kus need on kahjustatud;
- Hoida ära ja vähendada heitmeid merekeskkonda, et järk-järgult kõrvaldada reostus, et see ei mõjutaks ega ohustaks oluliselt mere elustiku mitmekesisust, mere ökosüsteeme, inimese tervist ega mere õiguspäraseid kasutusviise.

Seejuures peavad riigid arvestama ka sellega, millist piiriülest mõju nende tegevus avaldab ja oluliselt piirama keskkonda kahjustavaid tegevusi.

Seni on merekeskkonna tervist hinnatud kas erinevate või üksikute parameetrite kaupa, enamasti rannaäärsetele merepiirkondadele keskendudes. Tänapäevane arusaamine merekeskkonna seisundi hindamisest sisaldab kompleksset integreeritud lähenemist; ühtmoodi peavad olema hinnatud nii merekeskkonna seisundit iseloomustavad parameetrid ja tunnused kui ka seda keskkonnaseisundit mõjutavad looduslikud ja inimtekkelised mõjurid.

Direktiiv toob välja 11 tunnust ehk teemat, mille kaudu merealade keskkonnaseisundit hinnatakse ja sihte seatakse: bioloogiline mitmekesisus, võõrliigid, kalandus, toiduvõrgustik, eutrofeerumine, merepõhja häirimine, hüdroloogia muutus, saasteained vees, saasteained toidus, mereprügi ning müra ja energia.

Merestrateegia raamdirektiivi ülevõtmiseks ja Eestis rakendamiseks vajalikud sätted oleme kirjutanud veeseadusesse. Merestrateegia koostamise etappidest on valmis mereala esialgne hindamine, analüüs merekeskkonna seisundi halvenemisega kaasnevatest kuludest, hea keskkonnaseisundi määratlemine ja seatud on keskkonnaalased sihid. Värskelt on valminud täiendatud kujul ka riiklik mereseireprogramm. Tegemisel on merestrateegia viimane etapp – meetmekava koostamine hea keskkonnaseisundi saavutamiseks, eesmärgiga rakendada

see 2016. aastal. Mida parem ülevaade meil oma merealast on, seda paremini oskame seda ka kaitsta.

Kuigi oleme juba teinud tulemuslikku tööd, ootab nii riiki kui ka iga ettevõtet ja elanikku ees veel suur töö. Meil kõigil tuleb tublisti pingutada selle nimel, et Läänemeri saaks ohtlikest ainetest puhtaks, et oluliselt väheneks lämmastiku ja fosfori koormus, et taastuks liigirikas elustik ja kalavarud. Teist Läänemerd meil ju pole!

Merekeskkonna kaitse vajadus IMO tasandil

Ülemaailmselt hakati merekeskkonna kaitsele rohkem tähelepanu pöörama pärast tankeri „Torrey Canyon" õnnetust märtsis 1967. aastal. Merre sattus ligi 120 000 tonni naftat, sadade kilomeetrite ulatuses reostus Inglismaa ning Prantsusmaa rannik, hukkus kümneid tuhandeid merelinde. Suurt kahju said kalavarud.

1969. aastal võeti vastu tsiviilvastutuse konventsioon (CLC), mis reguleerib laevaomaniku vastutust naftareostusest põhjustatud kahju korral, ja 1971. aastal naftareostusest põhjustatud kahju kompenseerimise rahvusvahelise fondi asutamise konventsioon (IOPC Funds).

Rahvusvaheline merendusorganisatsioon (IMO) on ÜRO juures põhiliselt merenduse tehniliste küsimustega tegelev ühendus. IMO moto on „Ohutu, turvaline ja efektiivne meresõit puhastel ookeanidel".

IMO konventsioonidest on tähtsal kohal rahvusvaheline konventsioon inimelude ohutusest merel (SOLAS) ja rahvusvaheline konventsioon merereostuse vältimisest laevadelt (MARPOL).

MARPOL loodi selleks, et vähendada inimtegevusest põhjustatud merereostust laevadelt, sealhulgas nii naftajäätmete kui teiste heitmete merre laskmist.

Läänemere on IMO kuulutanud eriti tundlikuks merealaks, mida ohustab üha tihenev rahvusvaheline meretransport. Läänemere kaitseks tuleb rakendada täiendavaid meetmeid lihtsalt hoiatustest kuni laevade kiiruse vähendamise, laevaliikluse ümbersuunamise või üldise keelustamiseni.

IMO on juba kuulutanud Läänemere eripiirkonnaks MARPOLi konventsiooni lisade I (nafta) ja V (prügi) kohaselt. Ka on IMO kuulutanud Läänemere väävliühendite emissiooni kontrollpiirkonnaks (SECA). See tähendab, et Läänemerel tuleb kasutada oluliselt väiksema väävlisisaldusega laevakütuseid.

Läänemere-äärsed riigid on esitanud IMO-le ettepaneku ka selliste piirkondade kehtestamiseks, kus pööratakse erilist tähelepanu reisilaevade reoveele. Suurte reisi- ja kruiisilaevade reovetega satub merre märkimisväärsetes kogustes eutrofeerumist kiirendavaid toitaineid ehk fosforit ja lämmastikku. Oluline küsimus on juba aastaid olnud ballastveed, millega kanduvad edasi võõrliigid. See on kasvav oht ka Läänemere keskkonnale.

2008. aastal ühines Eesti laevade kahjulike kattumisvastaste süsteemide kontrolli rahvusvahelise AFS konventsiooniga, millega keelustati varem laialdaselt kasutusel olnud tinaorgaanikat sisaldavad laevavärvid. Suurt tähelepanu pöörab IMO laevade õhusaaste vähendamisele, viimasel ajal ka kasvuhoonegaasidele.

Eestil on Läänemeres muljetavaldavalt ulatuslik mereala. Eesti rannajoon on üle 3700 km pikk ja meie mereala küünib ligi 36 500 ruutkilomeetrini. Meenutagem võrdluseks, et Eesti maismaa pindala on 45 227 ruutkilomeetrit ja 15 maakonnast omavad 7 merepiiri.

HELCOMi tegevuskava Läänemerel

Läänemere keskkonnahoidlikkuse saavutamiseks on HELCOMis kokku lepitud järgmises kaheksas korralduseesmärgis, mis hõlmavad ülimalt olulisi valdkondi:

1. Rahvusvaheliste eeskirjade jõustamine;
2. Juhusliku reostuse vältimine;
3. Tõhus reageerimisvõime;
4. Minimaalne laevade põhjustatud reoveeheide;
5. Laevadega võõrliikide sissetoomise välistamine;
6. Minimaalne laevade põhjustatud õhureostus;
7. Nullheide avamereplatvormidelt;
8. Minimaalsed avamererajatiste põhjustatud ohud.

Loetletud eesmärkide saavutamise meetmed näevad ette:

- Jõustada merre ebaseaduslike heitmete peatamiseks rahvusvahelisi nõudeid.
- Korraldada mereliiklus Eesti vastutusalal nii, et laevaõnnetuste arv ja laevaõnnetustega kaasnevad keskkonnariskid oleksid minimaalsed.
- Korraldada ja parandada üldist reostustõrjevõimekust merel, rannikualadel ja sadamates viisil, mis võimaldaks nafta- ja keemiareostusele õigeaegselt ja adekvaatselt reageerida.
- Korraldada sadamates reovete vastuvõtt laevadelt.
- Vastavalt IMO ja EL nõuetele ning HELCOMi soovitustele rakendada meetmed, mis võimaldavad minimeerida laevade põhjustatud õhureostust.

Põhisõnumid

- Kaitseme merekeskkonda mitte inimese eest, vaid inimese jaoks. Kindlasti ei ole merekeskkonna kaitse eesmärgiks meremajandusevaba Läänemeri. Kaitsemeetmed on vajalikud selleks, et ka tulevastel põlvedel oleks võimalik nautida merekeskkonda ja vastavaid hüvesid. Selleks tuleb meil oma merekeskkonda majandada keskkonnasäästlikult.

- Meremajanduses on tehnoloogiliste täiustamiste abil tehtud keskkonnakaitse alal väga suuri edusamme. Tõsi, need on olnud küllaltki kulukad tegevused keskkonna kaitse nimel ja meremajanduse arenguks ei pruugi seda rahalises mõttes pidada.
- Kindlasti peavad keskkonna hüvanguks kehtestatavad nõuded olema hästi põhjendatud, eriti kui need võivad mõjuda pärssivalt plaanitavale majandustegevusele. Elukeskkonna ja tervise ning majandustegevuse ühele kaalukausile/hindamisskaalale panemine on väga raske ülesanne. Keeruka hindamise juures tuleb lähtuda proportsionaalsusprintsiibist, mille kohaselt meetmete väljatöötamisel tuleb arvestada tegelike võimalustega, mis viiks seadusandja sobivuse ja vajalikkuse põhimõteteni. Veidi enam täpsustab printsiibi sisu „Agenda 21" – säästva arengu tegevuskava peatükk 17, millest tulenevalt peab merekeskkonna seisundi halvenemise ennetamiseks ja vältimiseks rakendama vastavaid vahendeid, viima läbi keskkonnamõjude hindamise, rakendama parima võimaliku tehnoloogia põhimõtet, taaskasutust, jäätmete minimeerimist ja auditeerimist, reovee käitlust, kvaliteedijuhtimise põhimõtteid ja nõuetekohast ohtlike ainete käitlemist ja laiaulatuslikku käsitlemist vett, maismaad ja õhku kahjustavate mõjude määratlemisel, sealhulgas peab igasuguse tugiraamistiku loomisel arvestama, et sellega ei kahjustataks rannikuala inimeste tervist ja arvestataks rannikuala halduse ja arenguga.
- Hinnanguliselt moodustab laevade ja sadamatega seotud keskkonnakoormus umbes 30% inimtegevuse mõjust merele. Seetõttu on vajalik vähendada laevade ja sadamate heitmeid. Eesmärgile aitavad kaasa ka veeliikluse ohutuse parandamiseks kasutusele võetud meetmed, sest oluline osa reostusest on seotud laevaõnnetustel tekkivate leketega.

Summary

Maritime Economy in the Sensitive Baltic Sea Environment

By Andres Talijärv

The Baltic Sea is not big compared with the other world seas, but the high sensitivity of that sea concerning pollution from different sources and incapacity to cope with it makes it special. The Baltic Sea has a very small capacity of self-purification.

Protection of the Baltic Sea is organized by the Baltic Sea countries in cooperation. Its basis is the Baltic Sea Maritime Environment Protection Convention, to which all the Baltic Sea countries have acceded to.

According to the European Parliament's maritime strategy framework directive each country has the obligation to work out maritime strategy and to apply it in its sea area. In Estonia that framework directive the necessary regulations are applied by the Water Act.

Recently a state maritime monitoring program has been drawn up. The last stage of the maritime monitoring program – drawing up of a program of measure to achieve a good environmental status with the aim of applying it in 2016 is now being drawn up.

Kursiga olematusse

Agnes Pilv

Ükski asi pole igavene, ka laevad. Umbes 25-30 aastased alused hakkavad mitmesugustel põhjustel omanikule rohkem kahju kui kasu tooma. Mõistlik on need lammutada ja võimaluse korral asendada uutega.

Laeva lammutamisel saadud teras ja muud osad võetakse tavaliselt kõik taaskasutusse. Tänapäeval lammutatakse laevu peamiselt viies riigis: Bangladeshis, Pakistanis, Indias, Hiinas ja Türgis. Kusjuures kolmes esimeses lammutatakse neid 70-80% eelkõige odava tööjõu, terasetööstuse olemasolu ja soodsate looduslike tingimuste tõttu, mida Maailmapank on kajastanud ka oma aruandes. Nendes riikides on aga rahvusvaheliste tööohutus- ja keskkonnastandardite mittetäitmine tekitanud muret sellistes valitsustevahelistes organisatsioonides nagu Rahvusvaheline Tööorganisatsioon (ILO) ning Rahvusvahelises Mereorganisatsioon (IMO).

Leiti, et keskkonnariskid laevade lammutamisega tegelevates arenguriikides ei ole aktsepteeritavad. Samuti oli põhjuseks lammutuskohtade töö- ja tervishoiutingimuste täitmine, mis ei olnud kuidagi kooskõlas rahvusvaheliselt kokkulepitud standarditega.

Arenenud riigid peaksid vastutama ka selle eest, et vähendada arenguriikides ebamõistlikku koormust keskkonnale ja keskkonna reostamist. Kuna peamised laevade lipuriigid ja laevade lammutamisega tegelevad riigid on erinevad, muutis see vajalikuks probleemile lahenduse leidmise rahvusvahelisel tasandil.

Laevade ringluse konventsiooni vastuvõtmise vajaduse tingiski asjaolu, et arenguriikides lõigatakse ümbertöötlemisele minevaid laevu otse vees ning laevas olevad saasteained satuvad sel viisil vabalt merre. Lisaks tõstis ILO teravalt esile töötingimuste probleemi, kuna inimesed töötasid tervist kahjustavas keskkonnas, mis ei olnud kooskõlas rahvusvaheliselt heaks kiidetud põhimõtetega.

Klassifikatsiooniühing Det Norske Veritas hindas Chittagongi lammutuskoha keskkonnatingimusi 2000. aastal, võttes aluseks Indias laevade lammutamisega tegeleva Kanpur-Unnao terasetöötlemiskohas võetud vee-, õhu-, setete- ja pinnaseproovide baasandmeid. Tulemused näitasid raskemetallide kõrget kontsentratsiooni lammutuskoha vahetus läheduses. Lisaks leiti, et suure tõenäosusega on merre uhutud suures koguses raskemetalle. Töötajate elamis- ja töötingimused vajasid hädasti parandamist. Konventsiooni nõuetega vastavusse viimiseks tuleks Maailmapanga analüüsi kohaselt Bangladeshis:

- vähendada laevade lammutamisest johtuvat ohtu inimese elule ja tervisele ning ka keskkonnale;
- laevade lammutamisel saadud ohtlike materjalide ladustamine, hoidmine ning transport peab toimima viisil, mis takistab nende sattumist elanikkonna kätte;
- luua lammutuskohtades paremate tingimuste tagamise rahastamiseks võimalused avaliku ja eraõigusliku sektori partnerluse kaudu.

Laevalammutuskoht Chittagong, Bangladesh (Frank Stuer-Lauridsen).

IMO merekeskkonna kaitsekomitee (MEPC) 42. kohtumisel 1998. a novembris käsitleti esimest korda laevade lammutamise küsimust ja 2002. a märtsis otsustati, et IMO peab soovituslikud juhised välja töötama resolutsiooni vormis. 5. detsembril 2003. a võeti need IMO assamblee 23. kohtumisel konsensuse alusel vastu. 2005. a otsustati, et MEPC peab välja töötama laevade lammutamise õiguslikult siduvad rahvusvahelised normid. Selle resolutsiooni kohaselt peavad need normid käsitlema vähemalt laevade konstruktsiooni, ehitamist, käitlemist ning nende ettevalmistamist keskkonnasõbralikuks lammutamiseks, ilma et seataks ohtu laevade meresõiduohutust ja käitamise tõhusust; laeva lammutuskohtade käitamist keskkonnasõbralikul viisil ning ette nägema vajalikud jõustamismeetmed laevade lammutamise kontrollimiseks (sertifitseerimised/aruandlused/nõuded).

2003. a vastu võetud IMO juhised ei osutunud aga valdkonna reguleerimisel piisavalt tõhusaks, sest praktikas neid lihtsalt ei järgitud. MEPC 54. kohtumisel 2006. a märtsis kutsuti kokku töögrupp, mis töötas välja konventsiooni teksti Norra poolt ette valmistatud eelnõu põhjal.

Kuna tegemist on globaalse iseloomuga suhetega, seadis see reguleerijatele erakordse väljakutse luua normid, mis oleksid tõhusad piiriüleselt. Konventsiooni väljatöötamiseks kulus kolm aastat ning 2009. a võeti IMO liikmesriikide konverentsil vastu Hongkongi konventsiooni tekst, mis jõustub 24 kuud pärast seda, kui selle on ratifitseerinud 15 riiki, mille laevade kogutonnaaž moodustab 40% maailma laevade kogutonnaažist ning laevade ringlussevõtuvõimsus vähemalt 3% maailma laevade ringlussevõtuvõimsusest.

Konventsioon ei ole veel jõustunud. Kriteeriumid on välja töötatud selliselt, et konventsiooni jõustumisel oleks laevade lammutamise seisukohast selle normidega seotud piisavalt palju riike, et mõjutada ka ülejäänud üldsust standardeid kohaldama. Lisaks konventsioonile võeti vastu kuus juhist, mille otstarve on abistada konventsiooni normide kohaldamisel.

Konventsiooni kohaldatakse liikmesriigi lipu all sõitvatele laevadele (500 GT ja enam, sama kohaldamislävi on EL määruses) ja selle riigi jurisdiktsioonis toimivate laeva lammutuskohtade suhtes. Konventsiooni ei kohaldata sõja- ja riigi teenistuses olevatele laevadele ning laevadele alla 500 GT. Lammutamisega tegelev riik ei tohi lubada konventsiooni liikmesriigiks mitteoleva riigi lipu all sõitvatele laevadele eelistusi.

Konventsioonis, samuti EL määruses eristatakse nõudeid uutele ja olemasolevatele laevadele. Laeval peab tehtama inventuur, kus tuleb ära märkida laeva ehitamisel kasutatud ohtlikud materjalid, nende asukoht ning kogus. Kui laeva remonditakse või ehitatakse ümber ning ohtlike materjalide hulk ja/või asukoht muutub, tuleb inventuuri ajakohastada.

Nimetatud dokumendi alusel koostab lammutuskoht konkreetse laeva lammutamise kava, mille nõuetele vastavuse korral annab pädev haldusasutus lammutamiseks valmisoleku sertifikaadi. Laevaomanik peaks loetellu kantud lammutuskohtadest valima sobiva lammutuskoha vastavalt laeva omadustele ning temas sisalduvatele ohtlikele materjalidele, lähtudes lammutuskoha võimekusest. Nimetatud võimekuse ülevaade peab olema toodud nii IMO kui ka EL loetelus esitatud andmetes. Täiendavalt peab lammutuskoht koostama oma võimekuse plaani.

Aasia maades levinud randumismeetod ehk nn beaching taheti konventsioonis võimaliku lammutusmeetodina keelata, kuid Bangladeshi esindaja palus Hongkongi konverentsil, et seda ei tehtaks, sest vastasel juhul tähendaks see katastroofi nende tööhõives. Randumismeetodit üritas oma õigusaktiga keelata ka EL, kuid liikmesriigid leidsid, et tegemist oleks poliitilise otsusega, mis võib pärssida konventsiooni jõustumist.

Tavaliselt toimib laevanduse turg selliselt, et oma eluea lõppedes müüakse laev nn Cash Buyer'ile, kes tunneb laevade lammutamise turgu ja seal pakutavaid hindu ning leiab lepingu alusel laevaomanikuga laevale kõige kasumlikuma lammutuskoha. Konventsiooni kohaselt vastutab laevaomanik konventsiooni nõuete täitmise eest (ohtlike ainete inventuuri tegemise kohustus, ülevaatused, sertifikaadid jm).

Tegelikult ei sobi kohelda laeva kui jäädet ja seda mitmel põhjusel. Esiteks kehtib laevade suhtes kvaasiterritoriaalsuse printsiip, millele vastavalt kohaldatakse laeva suhtes selle riigi õigust, mille lipu alla ta on registreeritud. See printsiip annab laevale teatava immuunsuse. Teiseks, kuigi laev uppudes kaotab laevale omased tunnused nagu näiteks meresõidukõlblikkuse, ei ole rahvusvahelises õiguses fikseeritud, milliste kriteeriumide alusel saab öelda, et mingist konkreetsest ajahetkest alates ei ole enam tegemist laevaga. Kolmandaks säilib laevaomanikul/lipuriigil õigus (teatud juhtudel ka kohustus) laev merepõhjast üles tõsta. Tegemist ei ole õiguslikus tähenduses mitte lihtsalt tavalise vallasvaraga, vaid lipuriigi tingliku territooriumiga. Viimast õigust peetakse aga prioriteetsemaks rannikuriigi õigusest vrakile kui hüljatud asjale. Kui vrakk kujutab endast ohtu rannikuriigile, ei lasu tõendamiskohustus, et ohtu ei ole, mitte laevaomanikul ega selle lipuriigil, vaid rannikuriigil.

Üheks võimalikuks EL regulatsiooni väljatöötamise ajendiks peetakse Prantsusmaa lennukikandja väidetavat transportimist India lammutuskohta, mis ärritas väga keskkonnakaitse organisatsioone. Teiseks põhjuseks võib pidada mitme EL liikmesriigi laevade lammutamisega tegeleva ettevõtte filiaali rajamist Hiinasse, kus iseenesest on lammutamine küll laevaomanikule kallim, kuid riigi keskkonnakaitse ja tööohutuse standardid on paremad kui näiteks Bangladeshis, Pakistanis või Indias. Teadaolevalt on seni kõige enam EL riikide lipu all sõitvaid laevu lammutatud Indias.

EL tellitud mõjuanalüüsist võib näha, et hindamata laevaomaniku jaoks tegelikku majanduslikku mõju, mida toob endaga kaasa kallimas lammutuskohas lammutamine, viidatakse „vastutustundlikule laevaomanikule". Kuna mõjuanalüüs ei anna objektiivset pilti tegelikust mõjust, on see kallutatud ja selles esitatud väidetele ei saa tugineda. Samas tõdetakse analüüsis, et India Alang'i lammutuskoht vastab 90% ulatuses konventsioonis nõutule, kuid autorile teadaolevalt ei ole seni tehtud koostööd India ettevõtetega.

Euroopa Liidu enda lammutusvõimsus katab kalalaevade, sõjalaevade ning teiste valitsuse teenistuses olevate laevade lammutusvajaduse ning moodustab 12% kogu lähiaastatel lammutamisele minevate laevade nõudlusest. 2011. a teatas komisjon Euroopa Liidu Meresõiduohutuse Agentuuris (EMSA), et neil on kavas välja töötada EL laevade lammutamist käsitlev õigusakt, kuna IMO nõuded ei ole piisavalt ranged. Komisjon saatiski liikmesriikidele 2012. a märtsis määruse eelnõu. Nimetatud kavatsusest ei olnud aga kahjuks juttu Hongkongi konverentsil

2009. a, kus liikmesriigid oleksid pidanud konventsiooni teksti väljatöötamisel arvestama võimaliku EL regulatsiooni sätetega ning sellest tulenevalt kujundama oma seisukohad. Lähtudes sellest ning EL töögruppides arutletust, on autor seisukohal, et keskkonnakaitse eesmärgil globaalse valdkonna suhtes rangemate regioonis kohaldatavate nõuete kehtestamisega ei ole komisjoni lähenemine kooskõlas hea õigusloome tavaga ning seega ka õigusriigi põhimõtetega. Turu toimimise seisukohast oleks olnud võib-olla otstarbekas juurutada ohtlike ainete inventuuri tegemise nõuet EL liikmesriikide lipu all sõitvatel laevadel ning laevade lammutamisel soodustada näidislepingu kasutamist EL lammutuskohtades. Regionaalselt rangemate nõuete kehtestamisega seatakse ohtu laevade tõhus käitamine ning antakse konkurentsieelis kolmandate riikide lipu all sõitvatele laevadele.

Komisjon on välja tulnud ideega, mille kohaselt hüvitataks laevaomanikule summa, mis tal jääb saamata, kui ta laeva nõuetele vastavas lammutuskohas laseb lammutada. Ühe ideena nähakse selleks teatud sadamamaksude arvelt EL fondi loomist, mille otstarve on keskkonnasõbralikumate lammutuskohtade motiveerimine. Maksu kogutaks kõikidelt EL sadamaid külastavatelt laevadelt, kuid vahendeid kasutataks vaid EL liikmesriigi lipu all sõitvate laevade laevaomanike huvides.

Eestis kuulub reguleerimisalasse eeldatavasti umbes 40 laeva: mõned kaubalaevad ning reisilaevad, mis on võimelised sõitma väljapoole Läänemerd. Enamik on sellised laevad, mis tuleks lammutada lähiriikides, sest nad ei ole võimelised sõitma väljapoole Läänemerd (nt. süvendustehnika, mis mahub määruse eelnõus laeva definitsiooni alla). Eestis saab eeldatavasti olema ainsaks nõuetele vastavaks lammutuskohaks Balti Laevaremonditehas (BLTR). Siin ei ole alaliselt laevade ümbertöötlemisega tegelevat ettevõtet, küll aga lõigatakse laevu vanarauaks vastavalt vajadusele BLRT Grupp AS-le kuuluvates ettevõtetes ning on võimalik, et seda teevad ka üksikettevõtjad. Eestis lammutatakse peamiselt väikseid laevu (kuni 3000 GT). Suuremaid laevu töödeldakse ümber näiteks BLRT tütarettevõttes Leedus.

Keskkonnaministeerium tellis mõjuanalüüsi konventsiooni ja EL määruse ülevõtmiseks Eesti õigusesse ning valmistab ette konventsiooni ratifitseerimist.

Summary

Ships recycling

By Agnes Pilv

Marine transport has increased throughout the years for it's capacity to carry large amounts of goods at once and in long distances inter continentally. That has also increased the demand for demolition of ships and the need for the scrapped metal to build new ones. The developing states in Asia, where the most part of such demolition takes place, have complications to ensure internationally acceptable conditions of working for their workers. They have also shown poor consciousness of the environmental protection because of the lack of the available resources and /or the interest to it. The other states that also perform ship scrapping in developed states where the conditions for workers and environment are good, the service costs remarkably more and is therefore less attractive for ship owners. To tackle the issue effectively the international community has decided that globally binding rules should be applied. The European Union has made it's contribution by trying to establish special requirements for Member State.

Valge laeva algus ja lõpp

Piiblist alguse saanud ja mereäärse rahva pärimuse kohaselt tuleb ühel päeval Valge laev ja kannab meid üle lainete Õnnemaale. Ehk mõnes mõttes materialiseeris seda unistust ka reisiparvlaev „Georg Ots".

Möödunud sajandi 70-ndate teine pool oli täis kõikvõimalikke projekte ning uusehitisi. Lähenesid Moskva olümpiamängud ja regatt Tallinnas. Restaureeriti vanalinna, ehitati Pirita purjespordikeskust ning Linnahalli. Oodati olümpialaste voogu Helsingi kaudu Tallinna ja selleks telliti Poolast uus laev. (Pikkus 134,5m, laius 21m, süvis 5,7m, parda kõrgus 12,6m, kandevõime 1327t, kogumahtuvus 12549t, reisijakohti 1200, kajutikohti 368, autode arv 120). Aluse küljele maaliti isegi vastav kiri „Official Olympic Carrier".

Juba Poola laevaehitustehases valmis laev suurte seiklustega ega täitnud ka liinile tulles korraldajate unistusi. Olümpia-aasta alguses tungisid NSVL väed Afganistani ja mitmed riigid kuulutasid mängudele boikoti. Kuid laev, mis sai nimeks „Georg Ots" tuli liinile ning jäi sinna 20 aastaks. See oli paljudele esimeseks sillaks läände ja esimeseks tulekuks pärast aastaid kestnud lahusolekut kodumaale. Võib vaid ette kujutada kui palju rõõmsaid kohtumisi, pikkade reiside algusi, elusaatust mõjutavaid tehinguid, armumisi ja emotsionaalseid torme on seotud selle laevaga.

Ja mitte üksnes Tallinn-Helsingi liinilaevana pole m/l "Georg Ots" läinud ajalukku. Juhus tahtis, et just see laev saadeti Reykjavikki USA ja NSV Liidu tippkohtumisele, sündmusele, millest tasapisi algasid suured muutused siinses tardunud ruumis. Kahtlemata on m/l „Georg Ots" üks olulisemaid laevu Eesti merenduse ajaloos, mis jõudis kümme aastat sõita ka Eesti lipu all.

Reisiparvlaev ehitati 1980. a Szczecini laevatehases. See oli Poola kuulsa ametiühinguliikumise „Solidaarsus" õitseaeg, mil põhivaenlase Nõukogude Liidu tellimusi täideti erilise „hoole ja armastusega". Enne valmimist olid m/l „Georg Otsal" tehases kaks suurt põlengut: üks hävitas just valminud baaride-restoranide bloki, teise tulekahjuga läks kogu elektrijuhtmestik, ülepikkusega mitu kilomeetrit. Ehitamise ajal lasti vesi läbi laevakere sisse valguda, kuid laeva uputamiseks polnud aga kai ääres piisavalt sügav.

Nõukogude Liidu jaoks olid tol ajal reisilaevade juures olulised militaaraspektid: m/l "Georg Otsa" nagu iga teistki Nõukogude Liidu tellimusel valminud laeva pidi sõja puhkemisel saama kasutada inimeste evakueerimiseks. Laev varustati spetsiaalsete ruumide ja seadmetega aatomirünnaku puhuks, pandi peale eriseadmed ja magnetiseeriti juhuks, kui tuleb liikuda mineeritud vees, jne. Võimalust kasutada laevu sõjaoludes peeti toona silmas mitte üksnes Nõukogude Liidu aluste

„Georg Ots" sügisel 1991: korstnal pole enam sirpi ja vasarat, kuid pardakiri TALLINK lisandus alles kevadel 1992. Isi Trapido foto.

vaid kogu idabloki veesõidukite ehitamisel, seda nii reisi- kui kaubalaevade puhul. Nii oli ka m/l "Georg Otsal", kui ta valmis, üks osa ruume hermeetiliselt suletud, kuhu reisijatel ei tohtinud asja olla.

Helsingi liinile tulles laev kõigepealt demagnetiseeriti. Et mitte tekitada välismaalastes patuseid soove autoga Tallinnasse sõita, tehti autotekk kasutuskõlbmatuks. Avareisi puhuks oli Helsingi Eteläsatama kaile kogunenud palju rahvusvahelise pressi esindajad ning uudishimulikke. Oodati ja vaadati, kuid laev jäi tulemata. Nagu hiljem selgus, hoidis Tallinnast lahkumisel neid kinni piirivalve, sest põhjalikku kontrolli vajas asjaolu, miks 75% laeva meeskonnast olid eestlased. Ülesõidul aga tekkis roolirike. Pärast tuli ilmsiks veel palju praaki, mida laevaehitajad olid sokutanud.

Vaatamata esialgsetele takistusele võttis m/l "Georg Ots" Tallinn-Helsingi liini üle enne seal sõitnud reisilaevalt "Tallinn" ja oli tänaseni kõige staažikam laev sellel marsruudil. Kahekümne aastaga tuleks reisijate üldarvu kirjutada seitsmekohaliste numbritega, neist muidugi kõige rohkem soomlasi, kuid eestlased on kindlalt enne muid rahvaid teisel kohal.

Ühel 1986. a päeval pärast naasemist Helsingist tulid laevale ametimehed Moskvast. Kapten Ülo Kollole anti käsk võtta täisvarustus ja väljuda Taani väinade suunas. Sel ajal küsimusi ei esitatud. Alles Põhjamerel hakkas selguma, et minnakse Islandile. Seal pidi USA president R. Reagan kohtuma NSVL presidendi M. Gorbatšoviga. m/l „Georg Ots" muudeti Reykjaviki sadamas Gorbatšovi residentsiks. Laevapere suunati alumistele tekkidele, president ja tema meeskond asus ülemistele tekkidele. Laeval kehtestati äärmuslikud turvanõuded, veest valvasid

seda sukeldujad. Neil päevil kandus laeva nimi üle maailma. Sümboolselt teenis ta nüüd teisegi Valge laeva tiitli, olles mitte üksnes sidepidajaks vabasse maailma vaid ka osaks, kust algas poliitiline sulaaeg.

Järgnesid taas pikad aastad Tallinn-Helsingi liinil ja muutused siinses maailmanurgas tõi muutusi ka laevale. Alates 1992. aastast hakkas m/l "Georg Ots" sõitma Tallinki kaubamärgi all. Tuli vabaturu majandus ja kui enne kardeti autosid üle lahe lubada, siis nüüd vastupidi olid nad eriti oodatud.

1993. a saadeti m/l „Georg Ots" Kotka laevatehasesse, kus tehti põhjalik remont, mille käigus ehitati autode laevale sõitmiseks ahtri- ja vööriramp ning korrastati kasutuskõlblikuks ka autotekk. Kuid reisijate kaasaegsete mugavuste poolest jäi m/l "Georg Ots" oma paarilistele ikkagi alla. Nii saadeti ta 1995. a.

Turu laevatehasesse, kus ehitati siseruumid igati kaasaegseteks ja reisijatesõbralikuks, dokis puhastati, kontrolliti ja täiendati laeva veealust osa.

Ikkagi ei sobinud ta lääne maailmast tulnud reisiparvlaevade kõrvale ja 2000. a võeti laev Tallinn-Helsingi liinilt maha ning jäeti seisma Balti Laevaremonditehase kai äärde.

Kahekümne aasta jooksul on laeval olnud kuus kaptenit, neist kõige staažikam Ülo Kollo, kes jälgis 9 kuud Szczecinis ka laeva valmimist. Asenduskaptenina on lühiajaliselt laeva juhtinud Viktor Kala. Neli aastat sõitis sellel Valdo Heinla. Tallinki aegadel oli m/l "Georg Ots" Rein Erlachi, Ants Lohki ja Aivo Pitka juhtimise all.

2002. aastal müüs Eesti Merelaevandus laeva Venemaale ja sellest ajast alates sõitis m/l „Georg Ots" liinil Kaliningrad (Baltiisk)–Peterburi. Nii kündis ta veel kaheksa aastat Läänemerd. Kahjuks ei ole teada laeva headest ja ebasobivatest omadustest uuel liinil Vene omanike juures. Ilmselt leiti tema kasutamiseks veelgi paremaid võimalusi.

M/l "Georg Ots" osutus taas väljavalituks. 2010. aasta suve lõpul otsustas laevaomanik Rosmorport saata laeva Vladivostokki ning m/l "Georg Ots" läbis selleks septembris Põhja-meretee. Pärast renoveerimist kasutati seal m/l „Georg Otsa" 1.-8. septembrini 2012. a Russki saarel toimunud Aasia ja Vaikse Ookeani Majanduskoostöö (APEC) riikide tippkohtumisel ujuvhotellina.

Mõned kuud hiljem otsustatakse m/l „Georg Ots" saata renoveerimiseks Hiinasse Zhoushani laevatehasesse. Mis juhtus, et aasta varem remondist tulnud laev viiakse uuesti remonti? On väheusutav, et rahvusvahelist tippkohtumist tähistati nii jõuliselt, et laev vajas pärast seda jälle remonti? Küllap siin olid mängus teised jõud ja eesmärgid, ettekäändeid leidub aga alati.

Ning juhtus see, mida ei osatud kartagi – m/l „Georg Ots" lammutati ja müüdi vanarauaks. Sageli renoveeritud 33 aastast laeva ei saa ju vanaks nimetada. Kuid äriskeemid on sageli seletamatud ja äraarvamatud.

Nii jääb vanema põlvkonna eestlastele ainult mälestus Valgest laevast. Nooremate on aga selle tähendust raske mõista.

Summary

The beginning and end of the White Ship

The White Ship that received its beginning from the Bible and according to the people living by the sea a white ship will one day come and carry us across the waves into the Elysium. Perhaps in some sense the passenger ferry *Georg Ots*, a motor ship that was built in Poland for the 1980 Olympic Games to ply between Tallinn and Helsinki, materialized that dream.

On board that ship quite a large number of Estonians could pay for the first time visit a country other than the Soviet Union.

We can only imagine the number of happy meetings, beginning of long voyages, deals made that influenced changes, people falling in love and emotional storms are linked with that ship.

The fate wanted that it was that ship that was sent to Reykjavik in 1986 to the summit meeting of the United States and the Soviet Union, an event from which great changes gradually began. Symbolically the ship earned even another title of the White Ship, being not just a communicator into the free world but also a part from which political thaw began.

In 2002 the Estonian Shipping company sold the ship to Russia and starting from that time the motor ship *Georg Ots* plied between the line from Kaliningrad (Baltiisk) – to St. Petersburg. So it ploughed the waves for eight more years of the Baltic Sea. Then the *Georg Ots* was chosen once again. From 1 to 8 September 2012 the ship served as a floating hotel at the Asia and Pacific Ocean Economic Cooperation (APEC) summit.

A few months later it was decided to send the *Georg Ots* for renovation to the Zhoushan shipping yard. And then happened what no one could not even fear – the ship was demolished and was sold as scrap iron.

So the older generation of Estonians will only remain with their memory of the White Ship.

EESTI
LOOTS

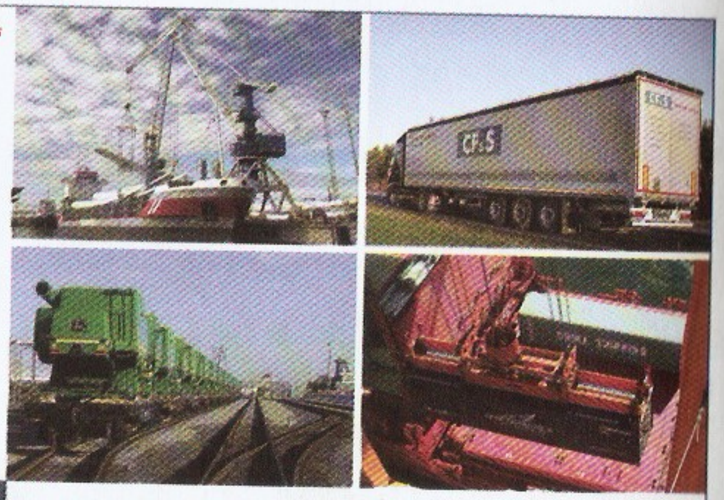
Sadama tee 9
Rohuneeme
Viimsi vald
74012 Harju maakond

Tel.: 605 3800
Faks: 605 3810
e-post: loots@loots.ee
www.loots.ee

The Art of Logistics

CHARTERING FORWARDING & SHIP'S AGENCY

CF&S



CF&S Estonia AS

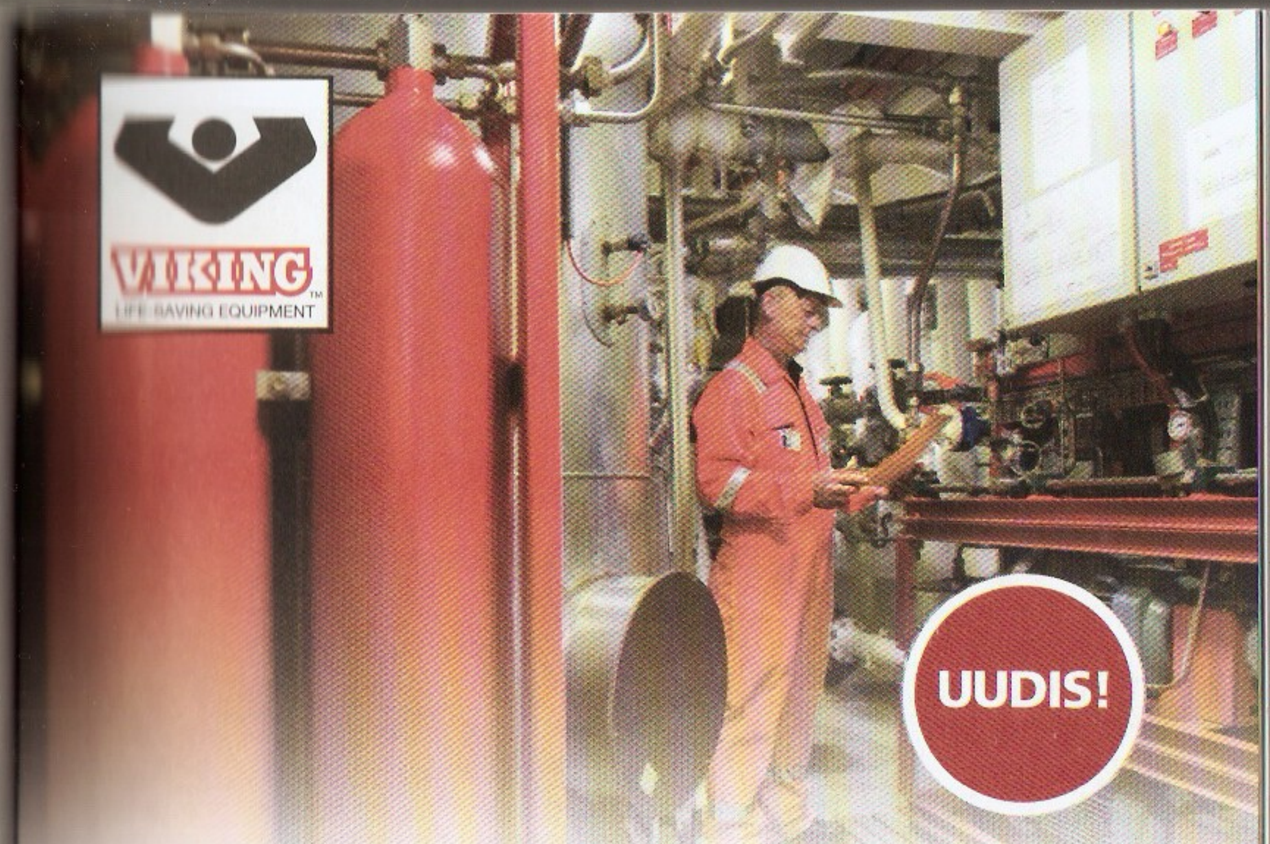
Ahtri 12, 10151 Tallinn
Tel: 666 4400
Faks: 666 4444
cfs@cfs.ee
www.cfs.ee

Member of Multiport

- konteinerite ja väikesaadetiste transport üle maailma
- kaupade ekspedeerimine (mere-, auto-, lennu- ja raudteeveod)
- laevade prahtimine ja agenteerimine

Esindatavad laevaliinid:

- China Shipping Container Lines (ülemaailmne konteinertransport)
- Baltic Line (Eesti, Soome, Norra ja Taani vaheline laevaliiklus)



Laevade tuleohutussüsteemide hooldus VIKING jaamades üle maailma!

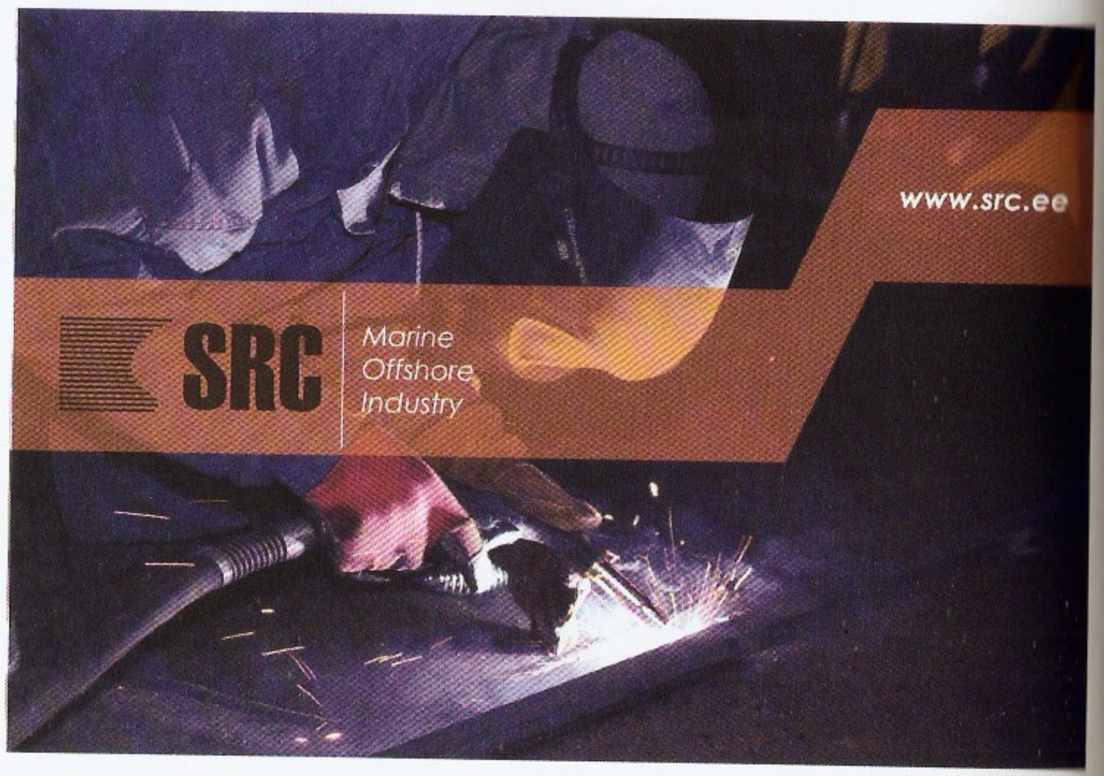
Efektiivne ja mugav hooldus

Õige hooldus partneri valik on sama tähtis kui õige varustuse valimine.

Korralik hooldus on säästlik viis tagamaks, et saada maksimaalne tulemus oma varustusest. See võib parandada seadmete vastupidavust ning pikemas perspektiivis vähendab kulukate remonttööde riski. VIKING tehnikud on hoolikalt valitud professionaalid, kes on koolitatud kõrgeimate standardite kohaselt.

VIKING LIFE-SAVING EQUIPMENT Estonia AS

Helgi tee 3 · Peetri alevik · Rae vald · 75312 Harjumaa · Estonia
Tel: +372 606 93 93 · Fax: +372 606 93 99
e-mail: VIKING-ee@VIKING-life.com · www.VIKING-life.com



Jäämurdja SUUR TÕLL
on pärast põhjalikku
rekonstrueerimist
taasavatud kõikidele
külastajatele
19. juunist 2014.

SUUR TÕLL 100

LENNUSADAM
SEAPLANE HARBOUR

www.lennusadam.eu

SAFER, SMARTER, GREENER

DNV·GL

TURVALISEM, NUTIKAM JA ROHELISEM - DNV GL

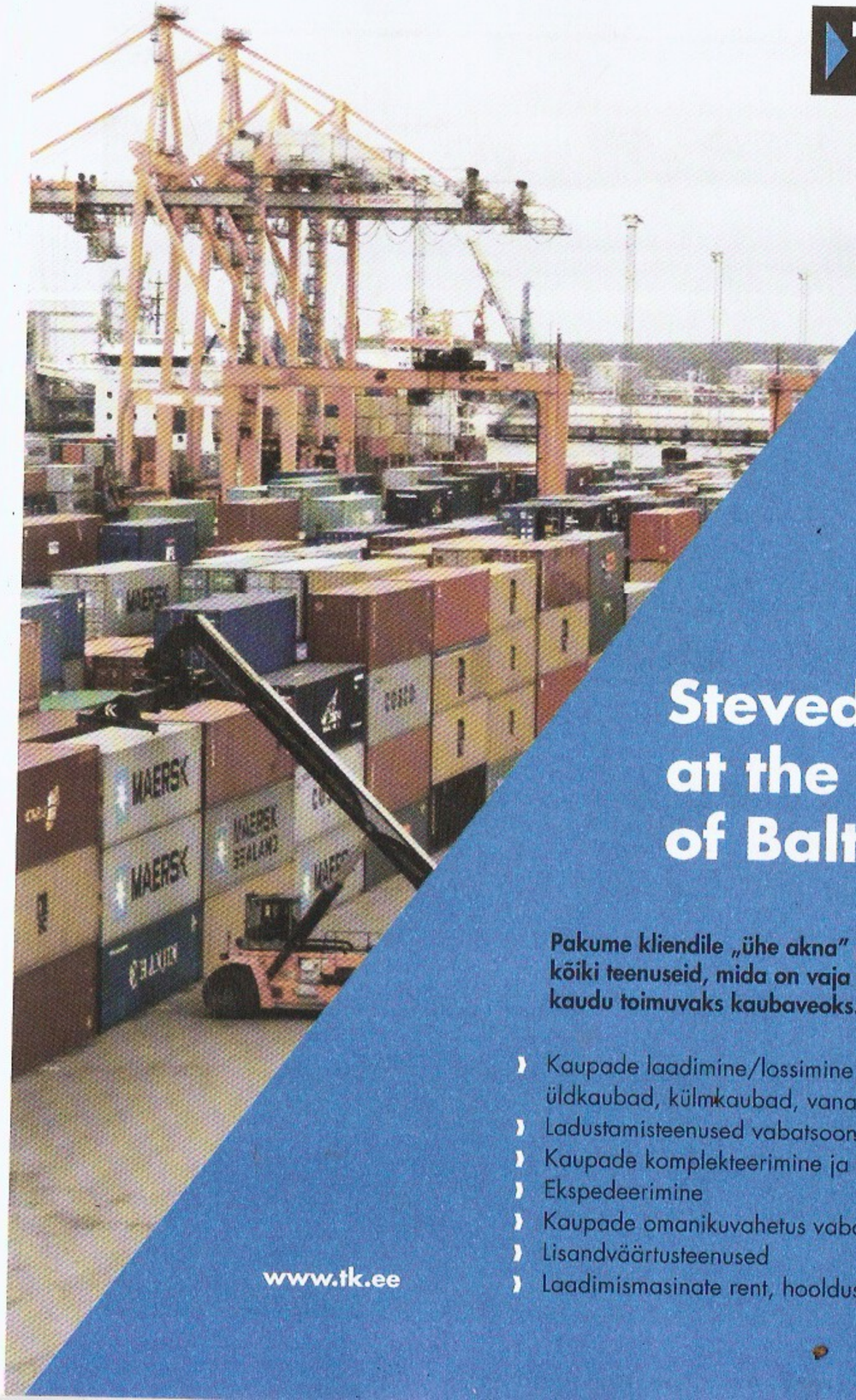
Uued võimalused ja väljakutsed

EESMÄRK
Elu, ümbruse ja keskkonna kaitsmine
VISIOON
Ülemaailmne mõju turvalise ja jätkusuutliku tuleviku heaks
VÄÄRTUSED
Me loome usaldust ja kindlustunnet
Me oleme kompromissitud kvaliteedi ja aususe suhtes
Me oleme pühendunud meeskonnatööle ja uuendustele
Me hoolime oma klientidest ja üksteisest
Me tervitame muutusi ja tagame tulemused

DNV GL tegevusalad:
- Merendus
- Nafta- ja gaasitööstus
- Energeetika
- Juhtimissüsteemid
- Infotehnoloogia

DNV GL pakutavad teenused:
- Laevade, platvormide ja muude ujuvvahendite klassifitseerimine
- Toodete, seadmete, protsesside, firmade, juhtimissüsteemide, personali jne. sertifitseerimine
- Tarkvaraarendus

DNV GL · Rotermanni 8, 10111 TALLINN tallinn.classification@dnvgl.com / +372 628 5060 www.dnvgl.com



TK

Stevedores at the gates of Baltic

Pakume kliendile „ühe akna" põhimõttel kõiki teenuseid, mida on vaja sadama kaudu toimuvaks kaubaveoks.

- Kaupade laadimine/lossimine (konteinerid, üldkaubad, külmkaubad, vanametall)
- Ladustamisteenused vabatsoonis
- Kaupade komplekteerimine ja ümberlaadimine
- Ekspedeerimine
- Kaupade omanikuvahetus vabatsoonis
- Lisandväärtusteenused
- Laadimismasinate rent, hooldus ja remont

www.tk.ee

ALFONS HAKANS LTD

TOWAGE • SALVAGE • ICE BREAKING

Saaremaa Laevakompanii

TUULE GRUPP

"Kuida tuul puhub,
nenda laine uhub."

Kohtu 1, 93819 Kuressaare
tel +372 452 4350
faks +372 452 4355
www.laevakompanii.ee
www.tuulegrupp.ee

25 aastat konkurentsi Soome lahel

Madli Vitismann

Tallinn-Helsingi liinil, mis avati Soome presidendi Urho Kaleva Kekkoneni tugeval toel 1965. aastal, sõitis esimesed 25 aastat üksnes Eesti Merelaevanduse reisilaev. Viimased kümme aastat oli see „Georg Ots" viie väljumisega nädalas. Ent muutus tuli 1990. aasta algul ja päädis kuue laevakompanii konkurentsiga, mis kõrgajal tõi suviti kaasa kuni 40 väljumist päevas.

Tallinki „Tallink"

1989. aastal oli üleliidulise ühisettevõtete seaduse alusel tegevust alustanud riigiettevõtte Eesti Merelaevandus ja Soome erafirma Palkkiyhtymä Oy ühisfirma Tallink. 8. jaanuaril 1990. a esitles see ühisfirma tollases reisisadamas, praeguses Vanasadamas, Soome osapoolele kuuluvat parvlaeva „Tallink". Õhtuks Helsingi Lõunasadamasse ja hommikul tagasi sõitvast „Georg Otsast" erines see laev selle poolest, et peale võeti ka autosid. „Georg Otsa" autotekk oli seevastu muid ruume täis ehitatud. Autovedu aga muudkui kasvas ja aprillis alustas Tallinki kaubamärgi all ro-ro-laev „Transestonia", mis sõitis neli korda nädalas Muugalt Helsingi Läänesadamasse.

Kolme töötajaga Tallinki kontor ühes Vana-Lasnamäe kahetoalises korteris kolis peenemale pinnale kesklinna, selle Roosikrantsi tänava siseõues paikneva Olev Siinmaa projekteeritud elamu teisele korrusele, millest sai hiljem Tallinna Linnavalitsuse residents. Ka töötajaid tuli juurde, jaanuaris töötas kontoris juba viis inimest, lisaks üks Soomes.

Rublapiletid

Soome lipuga „Tallink" pidi mõistagi valuutat teenima, kuid tol ajal olid ka Nõukogude rublade eest müüdavate piletite kvoodid. Nii „Georg Otsale" kui ka „Tallinkile" müüdi kuni 260 piletit, mis maksid 25 rubla, aga Tallinnast võis pileti osta ka 120 Soome marga eest. Nõukogude Liidu lipuga „Transestoniale" müüdi rublade eest nii reisija- kui ka autopileteid, kui tegu oli Nõukogude kodanike või juriidiliste isikutega, turismi-, kultuuri- või spordialase vahetusega. Kaubavedude eest tuli tasuda välisvaluutas.

Vanasadamas sai näha esimesi konkurentsiilminguid, kui juba mõnda aega autosid vedanud „Tallinki" jaoks suleti kai ehitustöödeks ja autosid võis Soome vedada ainult „Transestonial" Muuga sadama kaudu. Siis juhtus sedagi, et auto pidi reisima mingil teisel päeval kui reisija ise.

Esimese tööaasta lõpus luges Tallinki peadirektor Peeter Veegen kokku tulemused: „Aastas oli reisijate koguarv üle 170 000, seejuures on üle poole pileteist müüdud rublade eest. Ka oleme rohkem kui poole sõiduautodest vedanud rublade eest." (Eesti Meremees 1990, nr 20.)

Esimesed kiirlaevad

Juuni algul 1990. a esitles uus laevakompanii Helta reisisadamas tiiburit „Sinilind". Tallinn-Helsingi liinile toodi teinegi tiibur „Luik" ja varuks oli kolmas väiksem, mille nimi oli „Pääsuke". AS Helta peadirektor, endine mereväelane Aleksandr Beloussov jutustas: „Meie aktsiaseltsi liikmed on Eesti Kultuurifond, kalurikolhoos Majak, kooperatiiv Fookus, Estimpeks ja Eesti Merelaevanduse väikeettevõte Marser. Siiani ei usu paljud, et lõime 4 kuuga firma, remontisime laevad, töötasime välja oma programmid ja sõiduplaani ning kooskõlastasime, kus vaja. Läbisime vist küll tuhat kabinetti." (Eesti Meremees 1990, nr 11.)

Aktsiaseltsi osanik oli 15% ka Soome ettevõte Center Clean Oy.

Kometa-tüüpi laevad olid pärit Läti Merelaevandusest, kus nendega oli püütud alustada Riia-Tallinn-Helsingi liini. Idee oli orienteeruda ärimeestele, kel on kiire, ja pakkuda võimalust käia päevaga ära Helsingis – seda teiste laevade sõiduplaanid ei võimaldanud – ning võistelda mitte „Georg Otsa" ja „Tallinkiga", vaid pigem Finnairiga.

Aastat võttis kokku juba uus direktor Leonid Zarubin: „Tänavu sõitsid laevad kolm ja pool kuud, edu oli ootamatu. Vedasime üle 16 500 reisija, neist üle poole välismaalasi. Meie liin sobib ärimeeste ühepäevasteks sõitudeks, neid see rahuldab. Sel aastal tulime vaevu ots-otsaga kokku, sest olid käivituskulud; järgmisel aastal loodame kasumit." (Eesti Meremees" 1990, nr 20.)

Eesti sõiduplaan

Veel enne Eesti iseseisvuse taastamist ja Eesti lipu heiskamist laevadel ilmus kevadel 1991. a uus Eesti laevaomanik Inreko ja Heltast polnud enam kuulda. Mais 1991. a tegi avareisi Helsingisse ja Kotkasse suurem kahetekiline tiibur „Tsiklon". Laeva käitavast ASist Festa kuulus Inrekole 80%, ülejäänud 20% kuulus Aeroflotile. Ent Inreko oli varem Estimpeks.

3. novembril alustas liiniliiklust Inreko renditud parvlaev „Corbiere", mida Tallinnas päevavalgel näha ei saanudki: laev väljus hommikul kell 8 ja jõudis tagasi

südaööl. Mitte ainult pileti, vaid ka kajuti ja söögi võis osta rublade eest. Üksnes autopileti eest oli vaja tasuda osaliselt välisvaluutas. Nii selle laeva sõiduplaan kui ka piletihind sobis hästi sõitudeks Eesti poolelt ja laev muutus kiiresti populaarseks.

Esimene turismimess

Novembris 1991. a toimus Eesti Näituste paviljonis esimest korda Eesti turismimess Tourest. Seal olid kohal nii Eesti Merelaevandus, mis reklaamis „Georg Otsa", kui ka Tallink tutvustamas „Tallinki" ja „Transestoniat" . Ent Baltic Tours reklaamis Silja Line´i, kohal olid ka Viking Line ja Kristina Cruises. Viking Line´i esindanud Marja-Leena Toloneni öeldu mõjub tänapäeval prohvetlikult: „Meie vaatame mõned aastad ettepoole. Praegu ei ole meil veel Eestist kuigi palju reisijaid, ka Tallinna sadamasse ei saa me oma suurte laevadega veel tulla, aga kunagi edaspidi võib see võimalikuks osutuda." (Eesti Meremees 1991, nr 14)

Konkurendid ühinesid

Järgmisel aastal oli „Georg Otsa" sõiduplaan tihenenud kuue reisini nädalas. „Tallinki" sõiduplaan 1992. aastaks samuti kuue reisini ja oli Eesti reisijaile soodsamas suunas – hommikuse väljumisega Tallinnast. „Corbiere" tegi seitse reisi nädalas. Uuel tiiburil „Jaanika" koos senise „Liisaga" (end „Tsikloniga") oli suvekuudel kokku neli väljumist päevas.

„Tsiklon" avareisil Helsingis kevadel 1991, pardal kiri FESTA LINE. Dmitri Prantsu foto.

Oli ka mõningaid nagistamisi konkurentide vahel: kelle reisijad või autod paremini laeva pääsevad, millise laeva pileteid kassa innukamalt müüb jms. Kuni kõrvuti esinemiseni jaanuari keskel Helsingi turismimessil „Matka 92“: seal olid eraldi boksides Silja Line´i, Sally ja Viking Line´i kõrval nii Tallink kui ka Eesti Merelaevandus oma „Georg Otsaga“. Nädal hiljem esitleti juba esimest kartellilepet: „Tallinki“ ja „Georg Otsa“ ühtlustatud piletihindu.

Otsustavam samm omavahelise konkurentsi vältimiseks astuti 1. mail 1992. a: „Georg Ots“ renditi Tallinkile ning ühendati kahe firma piletimüügisüsteemid. Mõlemat reisilaeva hakati koos turundama ja pileteid müüma ning sellega vältis Eesti Merelaevandus konkureerimist oma tütarettevõttega, milles samuti osales.

Eesti kroon ja Eesti lipp

Sügisel 1991. a oli punalipp laevadel vahetatud Eesti lipu vastu, esimesena heisati see juba augusti lõpus „Transestonial“. Jaanipäevaks 1992. a tuli Eestis käibele oma raha ja juba 30. juunil vahetati „Tallinki“ sinivalge lipp sinimustvalge vastu: ühisettevõte Tallink ostis Palkkiyhtymält laeva ära. Õhtul pärast reisijate väljumist heisati laeval Eesti lipp ja juba pool tundi hiljem pühkis-nühkis uus laevapere täiesti töiselt, lahkuva Soome laevapere liikmed aga püüdsid tööta jäämise kibedust lõbususega varjata.

Alanud oli tegelik konkurents, kui Eesti oma valuuta muutis kõigi laevade piletihinnad ja meremeeste töötasud võrreldavaks. Välisfirmade kohaletulekuni läks aga veel mõni aasta ning 40 väljumiseni päevas jõudsid laevafirmad kümmekond aastat hiljem.

„Tallink“ ootel enne müüki 1998. aastal. Madli Vitismanni foto.

Summary

25 years of competition on the Gulf of Finland

By Madli Vitismann

The *Georg Ots*, passenger ship of the Estonian Shipping Company, plied alone on the Tallinn-Helsinki route for 25 years, making five return journeys during the week.

The first competitor in 1989 was the *Tallink,* a Finnish-Estonian company, which started plying on the route from January 1990 with the ferry *Tallink*.

At the beginning of June 1990 hydrofoil boats of the new company, the *Helta,* launched on the Tallinn-Helsinki route and in November 1991 the ferry *Corbiere*, rented from Inreko, began traffic between the two capitals. In summer 1992 both the *Georg* Ots and the *Corbiere* sailed on the new hydrophoil, *Jaanika* along with the earlier *Liisa* (ex *Tsiklon* there were a total four departures a day.

A couple of years later also Finnish companies arrived on the route. About ten years later there were six companies with 40 departures a day.

Mitmekülgne Jüri Vendla

Enn Kreem

Merendusmaailmas on vähe inimesi, kes oma põhitöö kõrval leiavad aega uurida minevikku, hakata oma uurimise tulemustest avaldama artikleid ja lõpuks ka raamatuid. Üks selliseid oli meie seast nüüd juba lahkunud kapten Jüri Vendla.

Meri ise määras mehe tuleviku. Jüri isa Jaak Vendla (Feldmann) oli Aegna merekindluse ohvitser. Loodus tahtis nii, et poeg tuli ilmale teel Aegnale olevas paadis. Sünnituse võttis vastu isa Jaak. Seega oli päris loogiline, et sirgudes unistas Jüri meremehe elukutsest ja astus merekooli.

Kui inimene suudab looduse tuultes ja laienetes kuidagi vastu panna, siis poliitilise atmosfääri vastu on ta jõuetu. Ajad olid sellised. Selgus, et Jüri Vendla ei saa unistust kaugetest meredest ja maadest täita, sest talle lubati nn teine viisa, see tähendab, et tal puudus võõrriigis maalemineku õigus. Kalalaevastikus oli sellise saatusega mehi palju, kaubalaevastikus aga, kus sõit käis sadamast sadamasse, polnud see võimalik. Välismaa jäigi siniste unistuste planeedile.

Pärast Tallinna Kalandustehnikumi lõpetamist laevajuhtimise erialal tegi J. Vendla ookeanipüügilaevadel läbi kogu meremehe teenistusredeli – madrusest laevajuhiks. Järgnes ligi veerand sajandit tööd kuulsas S. M. Kirovi nimelises kalurikolhoosis, mille valdused hõlmasid peaaegu kogu Eesti kirderanniku. Siin käis ta läbi mitmeid ametikohti – Miiduranna sadamakapten, püügilaeva kapten, külmutsulaevade kapten, laevastiku juhataja.

Siis tuli iseseisvus. Enne pensionile jäämist jätkus J. Vendlal Eesti Vabariigis tööd veel kümneks aastaks Eesti Veeteede Ameti spetsialistina.

Huvi ajaloo ja merekultuuri vastu kasvatas Jüri Vendlast pikkamööda Eesti mereajaloolase. Tema uurimisobjektiks kujunes periood, mis tervele põlvkonnale Eestis oli jäänud eesriide taha – ajalugu alates 1940. aastast, meie laevade saatused, põgenemised Rootsi ja sealt Ameerikasse. "Elna" – "ELNA II" lugu, "Signe" lugu, "Eesti laevad pärast II maailmasõda", "Laevad Kanadas", "Laevad Ameerika Ühendriikides", "Laevad Iirimaal", "Käsmu laevanduse saatus" ning mitmete teiste laevade lood on avaldatud Käsmu meremuuseumi toimetistes, laevandusajalooalaseid artikleid ning sõnavõtte ka mujal perioodikas.

2010. aastal ilmus J. Vendla raamat „Unustatud merereisid ehk eestlaste hulljulged põgenemisreisid üle Atlandi 1940. aastate teisel poolel". Sel teemal on palju varemgi kirjutatud, loomulikult kõigepealt põgenikud ise. Näiteks V. Veedami raamat „Põgenemine vabadusse" 1952. aastal, mis esialgu ilmus lühendatud kujul

Kapten Jüri Vendla.

Readers Digestis ja järjejuttudena ajalehesabades. Tõlkeid tehti umbes 20 keelde. Pärast taasiseseisvumist on ka Eestis avaldatud ja räägitud neist retkedest üsna palju.

Tõuke dramaatilistele mereretkedele üle ookeani andis 20. mail 1945. a „Dagens Nyheteris" ilmunud teadaanne, milles Nõukogude Liidu saatkond kuulutas, et on alustanud Nõukogude Liidu kodanike organiseeritud kodumaale saatmist. Nõukogude Liidu kodanikeks loeti 1940. a okupeeritud maadest tulnud põgenikke, seega ka eestlasi. Mõne aja pärast sai Rootsis teoks Saksa armees teeninud eesti ja läti noormeeste dramaatiline väljaandmine Nõukogude Liidule. Kõik see tekitas ebakindlust ja lõi poliitilise fooni Rootsist lahkumiseks. Põgenike hulgas oli loomulikult ka selliseid, kellel oli teisi põhjusi ja kes ei kohanenud eluga Rootsis ning läksid ookeani taha uut keskkonda otsima.

Ettevõtlike meeste poolt moodustati, kas ametlikult või mitteametlikult, lihtsalt omavahelise kokkuleppe alusel midagi laevaseltside taolist. Osamaksu võis lugeda ka piletirahaks, selle sisse kuulus enamasti ka toit ülesõidu ajal. Kohale jõudes müüdi laev maha ning jaotati raha osanike-reisijate vahel. Loomulikult oli see projekti n-ö teoreetiline külg; enamasti jäi raha sihtsadamasse jõudes tagasi saamata või laevuke müüdi nii odavalt, et see moodustas vaid väikese osa sissemaksust.

Põgenikelt kokku saadud väikese raha eest oli võimalik osta praktiliselt meresõiduks mittekõlblikke laevukesi, ookeani ületamisest rääkimata. Soetati 11-25 m pikkusi aluseid, peamiselt vanu jahte, kalatraalereid, puksiire. Neid ujuvromusid tuli kõigepealt põhjalikult remontida ja pärast seda jätkata mitmesuguste parandustega merel või põigata avariiremondiks mõnda lähemasse sadamasse. On teada isegi juhtum, et katkise mootori tõttu said reisijad Iirimaal valitsuselt loa tulla maale, asuda kuskile tööle, teenida remondiraha ning reisi jätkati. Nii tehtigi ja mindi uuesti teele umbes aasta pärast. Igal laevukesel oli mitukümmend reisijat, alates rinnalastest ja lõpetades vanuritega. Loomulikult ei lubanud sellist mereleminekut ükski mereohutusreegel, seepärast peideti end sadamast väljudes võimude eest laeva sisemusse.

Laevu juhtisid enamasti kogenud eesti meremehed, mõnel reisil oli pardal isegi mitu kaugsõidukaptenit. Kuid juhtus ka seda, et polnud ühtegi. Näiteks oli juhus, kus kapteniks asus laeva remonti juhtinud insener: võttis lihtsalt raamatud pardale, õppis kapteniametit ja viiski laeva õnnelikult sihtsadamasse. Mõni reis läks asjatundmatuse tõttu luhta: sõideti kuidagi ühest Rootsi sadamast teise või isegi mõnda Euroopa riigi sadamasse ning lõpuks veenduti, et sellise laevaukesega ja selliste teadmistega on ookeani ületamine võimatu.

Ookeanil elati üle palju kannatusi, mitmesuguseid torme ja lainetust. Paljud reisijad olid pidevalt merehaiged ning kauase nälgimise tõttu polnud suutelised sihtsadamas isegi ilma abita maale minema. Pidevalt parandati lekkivaid laevakeresid, rebenenud purjesid, murdunud poome ja tõrkuvaid mootoreid. Sõit üle ookeani kestis alates kahest nädalast kuni mitme kuuni. Üksikud olid teel ligi aasta. Õnneks puuduvad konkreetsed teated katastroofidest, mis oleksid võinud nende pähklikoorelaevaukestega ookeanil juhtuda. Siiski leidub üksikuid väljasõite, mille kohta hilisemad andmed puuduvad.

Üks paatkond tahtis minna Austraaliasse, kuid jõudnud Argentinasse, siis loobuti mõttest edasi seilata. Mitmetele olid reisisihiks Brasiilia, Argentina, Lõuna-Aafrika Vabariik. Kõige ihaldusväärsemad maad olid Ameerika Ühendriigid ja Kanada. Siinkohal meenub üks naljakas episood Halifaxi sadamast: väike poiss küsib: "Isa, kas me ei eksinud mandriga? Kail pole ühtegi indiaanlast, ainult mustad."

J. Vendla raamatu andmetel purjetati ajavahemikul 1945–1951 Ameerikasse seitsmeteistkümnel korral, neist kümme olid puhtalt eestlaste organiseeritud reisid. Kokku jõudis sel teel USAsse umbes 250 ja Kanadasse 1200 eestlast.

Ühendriikidesse jäänute arv on suhteliselt väike eelkõige selle riigi karmimate immigratsiooniseaduste tõttu.

Ameerika Ühendriikidesse saabunud põgenikud suleti tavaliselt kurikuulsale Ellis Islandile, kus nende edasine saatus pikkamööda selgitati. Mõnedel tuli seal oodata üle poole aasta, esines ka juhtumeid, et sissesõiduviisast keelduti ja ebaseaduslikul immigrandil tuli maalt lahkuda. Kanadas paigutati põgenikud esialgu

samuti immigratsioonikeskusesse. Kuid seal kulgesid asjad lihtsamalt ja üsna pea leiti saabujatele muu peavari ning töökoht. Väga suur roll oli kiriku abil põgenike asjaajamistel kohalike võimudega ja põgenike olukorra kergendamisel.

Uuele kodumaale jõudnud eestlased alustasid kohe keeleõpet, esialgse töö kõrvalt jätkati õpinguid. Nii rühkisid uusasukad ameti ja ühiskonnaredeleid mööda üles. Paadipõgenike hulgast kasvas asukohariigis mitmeid tuntud teadalasi, ettevõtjaid, ühiskonnategelasi.

Kui J. Vendla esimene raamat on täis laevade statistikat, meresõidu raskuste kirjeldusi, mis esitatud kohati dokumentaalses, kohati ilukirjanduslikus vormis, siis teine teos "Ants Lepson, laevakapten ja maalikunstnik" on merekirjanduse pärl. Selles on 1960-1970 aastate meremehe elu, millest siinkandis vähe teatakse.

Lepsonite pere põgenes Rootsist viisil, nagu eelmises raamatus kirjeldatud. Ometi ei jäänud poeg Antsule ookeanist eluaegset hirmu, vaid tekitas merede kutse. Ta astus New Yorgis merenduskallakuga kolledžisse ja pärast seda tuli tagasi merele. Jälle kulges noore mehe tee madrusest laevajuhini. Pikapeale sai Ants Lepson Norra kodanikuks ja Norra kaugsõidukapteniks. Järgnesid kapteni ja tüürimeheaastad mitmesugustel laevadel, kursid maailma meredel ja ookeanidel.

Siinkohal mõningaid Lepsoni meenutusi Norra mereelust.

Ühe vana rataslaeva kapten oli ka samaaegselt paberitega pastor. Merel juhtis ta "karmi sõnakasutusega" laeva, sadamas aga laulatas laevatekil õllekastide peal noorpaare.

Laeva arsti ülesandeid täitis tüürimees, kellel meditsiinist suurt aimu polnud. Arstirohud olid riiulitel nummerdatud ja siltidega, mille vastu miski hea on. Kui lõppes rohi number 13, segati omavahel 7 ja 6 ning peatselt haige paraneski.

Norra tüdrukutel on kombeks valmistada meremeestele jõulukinke. Neile ei märgita saaja nime vaid iseloomustus: "17-aastasele tekipoisile", "22 aastasele tüürimehele" või "punajuukselisele madrusele". Mõnikord hilinevad need kingid mitu kuud, kuni sadamasse tuleb laev õigete meestega. Lõppkokkuvõttes olevat mitmedki abielud saanud alguse just neist kinkidest.

Meeldejääv on Londoni linnapea vastuvõtt esmakordselt sadamasse tulnud kaptenitele. "Limusiin koos vormis sohvriga tuli järele ja viis mind raekotta, kus olid ees juba paar-kolm kaptenit. Peale veidi närvilist ootamist ilmus heerold ja teatas: "Lord Mayor of London" – ja sisse tuli linnapea, kuldkett kaelas ja mingi vapitaoline märk kuuerinnal. Kaptenitele valati tass magusat teed ja Lord Mayor soovis tere tulemast Londoni ning seda, et meie laevad ka edaspidi külastaksid Londonit. Siis viis limussiin mind korralikult laeva tagasi."

Norra kuninga vastuvõtt oli vähe teisti: "Kuningas pakkus klaasi veini ja vestlesime veidi. Kuningas Olav V oli merendusest huvitatud ja tema võis täiesti asjalikku juttu ajada merendusest ja navigatsioonist. Jutu keskel tuli tal meelde, et üks isik oli veel toas ja ütles: "Oh, jah! Tutvu mu pojaga, see on Harald!"."

Veel üks Lepsoni tähelepanek mereelust: kui tulid moodsad laevad konditsioneeride ja jõusaalidega, hakkasid meremehed kajuteid lukustama. Varem seda ei tehtud.

Kaptenitöö kõrvalt harrastas Lepson maalimist. Tasapisi sai harrastusest uus elukutse. Maalimine, näituste ettevalmistamine võttis palju aega ja Lepson jäi kaldale. Meie mõistes sai temast vabakutseline kapten, kes ise valis laeva ja tegi lepingu oma tingimustega. Tavaliselt oli see purjekas või mõni teine atraktiivne alus, millele ta enamasti suvel paariks kuuks lepingu sõlmis. Ülejäänud aeg möödus ateljees. Ants Lepson lõpetas "suvekpateni" lepingud 2010. aastal.

Kapten ja mereajaloolane Jüri Vendla armastas täpsust. Kui keegi oli mõnes asjas eksinud, ruttas Vendla seda trükisõnas kohe parandama. Jüri teadis merendusest palju, oli kogunud ja talletanud fakte ning jagas neid huvilistega.

Kui tervis oleks lubanud, oleks temalt kindlasti tulnud uusi ja huvitavaid mereraamatuid. Seda kinnitavad ka järelejäänud dokumendid ning kirjavahetus. Endiselt oli tähelepanu keskmes Eesti laevandus vabas maailmas.

Kahjuks ei jõudnud ta enamat. Nüüd on Jüri Vendla arhiiv Meremuuseumis ja ootab uurijaid ning teema jätkajaid.

Summary

Versatile Jüri Vendla

By Enn Kreem

Interest in history and maritime affairs gradually grew an Estonian maritime historian from the seaman Jüri Vendla. The object of his investigation became the period that remained behind the curtain in Estonia for a whole generation – history since 1940, the fate of our ships, escaping to Sweden and from there to America. The stories of the "*Elna*", "*Elna* II", of "Signe", "Estonian ships after World War II", "Ships in Canada", "Ships in the United States", "Ships in Ireland", "Fate of the Käsmu shipping." Also the stories of numerous other ships have been published in the publications of the Käsmu Maritime Museum, as well as articles about shipping history and other pieces of writing in periodical publications.

In 2010 J. Vendla's book, "Forgotton Sailings or the Estonians Dare-Devil Flight Across the Atlantic in the Second Half of the 1940s" was published. While J. Vendla's first book brings information about ship statistics, difficulties of the sailings in the seas, which has been presented now in a documentary and then also in a fiction-like style, then the second book, "Ants Lepson, captain of a ship and a painter " is a pearl of maritime literature. It describes the life of the 60s and 70s, of which little is known about here. Captain and painter is a pearl of maritime literature.

Captain Jüri knew a lot about maritime affairs, he had stored facts and shared them with other interested persons. Unfortunately he did not manage more. Now Jüri Vendla's archives are in the Maritime Museum waiting for investigators and people who would continue his subject.

Naiskapten Aleksandra Laas

Reet Naber

Meil on arvukalt tublisid mereinimesi, kes on tähelepanu alt kõrvale jäänud. Seda nii lähemas kui ka kaugemas minevikus.

Üheks praeguseks unustusse jäänuks on esimene diplomeeritud naislaevajuht Aleksandra Laas, kes küll enne sõda vähemalt ajakirjanduse vähese tähelepanu üle ei võinud kurta. Naistega on olnud selline lugu, et kapteniks saamine pole olnud iseenesestmõistetav; paljudes maades on juba naisterahva laevas olekut peetud halvaks endeks. 1802. aaastal anti Inglismaal välja seadus, mis keelas naistel üldse laeval teenimise. Vene impeeriumi seaduste järgi võeti merekoolidesse vastu meessoost kodanikke. Õnneks pole Eesti Vabariigi merekoolide seaduses kunagi seda klauslit üle võetud ja seepärast sai ka Aleksandra Laas 1937. aastal Tallinna merekooli laevajuhtimist õppima minna.

Meie esimene haritud naislaevakapten Aleksandra Laas sündis 9. juulil 1912. aastal. Nagu üsna tavapärane, on pere juured Saaremaal, Kaarma-Suurvallas.

Tema isa Jaan (ka Johannes Laes) oli tuntud meremees ja tuuker. Ta läks merele juba 11aastasena ja hakkas 17aastaselt teenima tuukrina laevaühingutes välismaal. 1905. aastal tuli ta kodumaale, osales siin rahutustes ja pidi jällegi välismaale pagema. Esimese maailmasõja päevil muretses ta endale tuukrivarustuse ning kahemastilise kaljase ja olevat erinevaid töid tehes, eriti kroonule, teeninud suurt raha. Kuna tal ei jätkunud ettenägelikkust investeerida ei majadesse ega muusse püsivasse, muutus kogutu väärtusetuks.

1932. aastal rääkis tütar intervjuus ajakirjale „Eesti Noorus", et siis oli kodus veel tuhande- ja viie tuhande rublaste pakke, millega oleks võinud seinad üle tapeetida. Isa tegi tööd paljudele ettevõtetele ja ilmselt oli tema hakkaja tütar isaga alatasa kaasas. Kuna ema suri siis, kui Aleksandra oli vaid kümneaastane, on arusaadav, et isa mõju oli tütarlapsele suur. On ka kirjutatud sellest, et juba 3-4 aastasena oli ta isaga kaasas pikematel reisidel maailmameredel Euroopas ja Aafrikas.

Esmakordselt tehti vaprast neiust Aleksandra Laasist ajakirjanduses juttu pärast seda, kui talle 1930. aastal anti Punase Risti elupäästemedal. 1922. aasta sügisel, kümneaastase plikana sai temast madruse elupäästja, kui ta tormise ilmaga Kalaranna kaudu koju tuli. Ta oli käinud isa töö juures. Kalarannas pani Aleksandra tähele, et parv, mis oli tormi tõttu kaugemale merele ankrusse viidud, kõikus ja äkiline tugev laine lükkas selle küljeli. Parvel oli kaks tuukri abilist, kes kukkusid

m/l „Mihkel" tekil. Keskel kapten Aleksandra Laas.

vette ja hakkasid appi karjuma. Üks neist hakkas ujuma lahtisele merele, aga teine, kes nähtavasti ujuda ei osanud, vajus kohe põhja.

Hoolimata tormist hüppas tüdruk ainsasse paati, mis läheduses oli. Kuna aerusid paadis polnud, haaras ta pootshaagi ning tüüris õnnetuskohale. Pootshaagi abil leidis ta poolsurnud mehe, kelle suutis upitada libedale parvele ja paati. Milliseid üliinimlikke pingutusi see kümneaastaselt tüdrukult nõudis, on raske ette kujutada. Kuna kõik paadid tormi tõttu veest välja olid tõmmatud, polnud appihüüetest hoolimata ühtki appitulejat. Aleksandra oli pooletunnise heitluse tõttu märg ja nõrkemas, kui ta lõpuks kaldale jõudis. Mehed pääsesid eluga, kuid tüdrukule oli pingutus olnud nii ränk, et ta oli üle kahe kuu haiglas, vaakudes elu ja surma vahel. Vapustuse sai ka Aleksandra ema, kes suri kuu aega hiljem. Üheksa aastat hiljem annetati Aleksandra Laasile Eesti Punase Risti aumärk inimese elu päästmise eest. Ettepaneku aumärgi andmiseks tegi päästetu Aleksander Ljubimov.

Kuna pere majanduslik olukord polnud just kiita, käis Aleksandra isaga kaasas tuukritöid tegemas, olles ka meie esimene naistuuker. Esimest korda usaldas isa tütre vee all töötama 1929. aastal, järgmisel sügisel aga demonstreeris ta juba veel all käimist ajakirjanikele. Samas selgitas tütarlaps, et tema suurim unistus on saada kapteniks, kuid olude sunnil hakanud ta isa eeskujul tuukriks. Umbes sel ajal on Aleksandra hakanud ka laevades sõitma, tema Eesti meremehe teenistuskiri on välja antud Meremeestekodu Paldiski esindaja poolt 31. oktoobril 1928.

Kuid ka isaga koos ei saanud ta pikemalt olla. Kogenud tuuker hukkus kahtlastel asjaoludel 1931. aasta septembris tuukritöödel abilaevaks olnud mootorpurjekal „Parlo". See juhtus Osmussaare juures uppunud Saksa ristleja „Magdeburgi" lammutamistööde ajal. Kahele tütrele jäi päranduseks vaid isa hõbekell ja 69 senti, mis hukkunu taskust leiti.

1934. aastal lõpetas Aleksandra õhtukeskkooli humanitaarharu. Seejärel läks ta teenima OÜ Kalandus heeringapüügi emalaevale „Eestirand", millel alustas reisi 17. juunil. Seega oli ta ka esimene laevarolli kantud naismadrus. Tagasi jõudis „Eestirand" 24. septembril. Seejärel prahtisid omanikud laeva talveks teenima Aafrikasse ja Vahemerele. Hiljem töötas ta 1935. aastal Käsmu meeste aurulaeval „Nemrac" ja 1936-1937 kolmemastilisel mootorpurjekal „Niit".

Madrusepalgast kõrvalepandud 500 krooniga ostis ta 1936. aastal endale päris laeva. See oli varem Riguldi valla meestele Mathias ja Anton Westerbergile ning Anton Sternbergile kuulunud ja Haapsalus kodusadamaks registreeritud kahemastiline kaljas „Fram". Laev oli ehitatud 1925/26 Saaremaal Sõelas Priidu Meiuse poolt ja kandis algselt nime „Hellind". Aluse pikkus oli 14,7 ja laius 5 meetrit, kogumahutavus 27,28 ja puhasmahutavus 22,82. Aleksandra ristis selle oma hüüdnime järgi "Mihkliks"[1]. Sellel oma laeval tegi ta vaid ühe abilisega ära kõik remondi- ja värvimistööd.

Sestsaati sai ajakirjanduse kaudu laiemalt tuntuks tema hüüdnimi, lehes kirjutati: „Madrus Mihkel , kes ei ole keegi muu kui 26-aastane neiu Aleksandra Laas,[...] Ja ehkki vahva neiu on tavalises madruste „dunke" riietuses, ei ole kuigi raske ära tunda lokkidest mütsi all, et tegemist on mehe simuleerimisega. Silmapaistvalt agar on see madrus-laevaomanik oma askeldusis: kaupleb laadijaid, otsib lastiks metsamaterjali, juhib isiklikult viimase kui plangu ja lauaotsakese laevas õigele kohale, et laev oleks korralikult laaditud. Ja ise on preilil igal pool käed küljes ja teeb tööd tubli mehe eest."

1938. aastal nimetas ta laeva ümber „Veelinnuks". Alusega tehti sõite peamiselt Eesti vetes, kuid käidi ka Rootsi või Soome sadamates. Õige tihti külastas kahemastiline kaljas Pidula lahte Saaremaal, et laadida metsamaterjali Tallinna viimiseks. 1939. a juulis jooksis „Veelind" tugeva tuulega teel Loksalt Keibu lahes karile. Kuigi laev saadi oma jõududega lahti, oli ta siiski nii palju viga saanud, et muutus sõidukõlbmatuks. Oktoobris kustutati "Veelind" Eesti laevade registrist.

1938. a lõpetas hakkaja naine Noorte Meeste Kristliku Ühingu poolt korraldatud masinistide ja masinatundmise kursused ning sooritas esimese naisena Eestis Veeteede Valitsuse komisjoni ees kaubalaevastiku motoristi eksamid.

Sama aasta oktoobris astus „madrus Mihkel" Tallinna merekooli laevajuhtimise osakonna I klassi, et teha teoks oma lapsepõlveunistus: saada kapteniks. Selle eesmärgini jõudis ta 1940. aastal.

[1] Mitte segi ajada Kristjan Jurnase 1938. a ostetud neljamastilise Mihkliga, 1516 brt

20. märtsist 5. aprillini 1940 olid Tallinna Merekoolis laevajuhtide kutseeksamid. Kaugsõidutüürimehe (ligisõidu kapteni) eksami õiendasid koos Aleksandra Laasiga ka 10 meest, näiteks hilisemad tuntud kaptenid Robert Kurgo, Peeter Linde, Artur Pakri.

Ta elukäik nõukogude võimu „viljakates tingimustes" pole õnnestunud päriselt välja selgitada. Ernst Bergmanni kaubalaeva „Kadri" munsterrollis on kirjas, et 24. septembrist 1940. a, kui laev väljus Tallinnast Leningradi, munsterdati laevale kolmandaks tüürimeheks Aleksandra Laas. Laevast on ta maha kirjutatud Tallinnas 14. jaanuaril 1941. a omal soovil.

Kui valmistusin kohtuma tema õepoja, elupõlise meremehe Peeter Reega, võtsin millegipärast kätte oma paari aastakümne jooksul kogunenud märkmeraamatukeste virnast paar esimest. Ja üllatusena leidsin, et olin

1992 . a Stockholmis kaugsõidukapten Anton Silberbergiga (1911-2006) rääkinud ka Aleksandra Laasist. Nad olid koos olnud „Eestiranna" peal selle esimesel heeringapüügiekspeditsioonil, kuulanud Kulleni kalju juures Neptuni õpetussõnu käitumise kohta sadamates („kirikust mööda ja kõrtsist sisse") ning seejärel toimus ristimistseremoonia.

Kapten mäletas, et kui sõda algas, oli Aleksandra ühel Eesti laeval tüürimeheks, mis Leningradi läks. Sinna ta ka jäi. Ja elas üle näljaaja, meremeestest kõige paremini, sest kevadel, kui hakkas mingeid kasve juba tärkama, läks ta välja ja sõi just neid, mis süüa kõlbasid, sest ta tundis hästi taimi.

Sealt võeti ta kaasa ja viidi õppima langevarjuriks-sabotööriks. Kui Aleksandra oli Eestisse langevarjuga alla visatud, olevat ta oma seljakoti võtnud, otsemaid sakslaste juurde marssinud ja küsinud, et siin ma olen ja mis me nüüd edasi tegema hakkame. Pärast olevat ta ka Saksa vastuluures töötanud.

Eesti represseeritute nimekirjas seisab, et tüürimees Aleksandra Laas on ametikohustuste täitmisel ära viidud 11.08.1941.

Teise maailmasõja lõpus läks ta Saksamaale ja sealt ilmselt 1949. a edasi Ameerika Ühendriikidesse. USAs asus ta elama New Yorki. Veel 1955. aastal oli tema nimi peaprokuröri poolt kongressile esitatud luurearuandes kui üks neist isikutest, kes on saanud välisriikides väljaõppe spionaaži, diversioonide ja sabotaaži alal. Ta on seal paarikümne nimetatud isiku hulgas ainuke, kelle väljaõppekohana on märgitud NSVL. Samal ajal hoidus ta igasugusest poliitikast, ei käinud ka kohalikus Eesti Majas, kuna seal olevat „vanad vapsid üleliia poliitikat teinud".

Aleksndra Laas töötas kuni kõrge vanuseni (et saada luba USA-sse emigreerumiseks, oli ta luisanud end 10 aastat nooremaks, nagu teab tema õepoeg) ühe firma asjaaja-direktorina. Elu lõpuaastad elas ta New Yorgi keskklassi rajoonis Jamaica, Queens County. Aleksandra suri 15. märtsil 2005. a vähki.

Lõpuks veel mõni meeleolukas seik 1938. a „Uudislehe" ajakirjaniku kirjapandust.

„Tuulest pargitud näoga poisijõmm mugib laua taga heeringat. Seljas sinised tunkiriided, peas kulunud sonimüts, jalas ehtsad meremehe saapad. „Kas preili Laas polegi kodus?“ „Miks ei ole kodu, mina ise see olengi.“ Ajab siis käed mehelikult püksitaskusse, toob nad jällegi esile, et vestitaskust välja kangutada suurt hõbeuuri.

Oi, küll kord sai Newcastles nalja ! Sadamakõrtsis naljapärast ajasin ka paberossi suhu ja viskasin lonksu viinagi. Siis üks eit hakkas mulle nii külge lööma, et mine kas või prostaks, kui tahad temast lahti saada. Pärast ütlesin pootsmanile, et vii mind laeva, muidu ma sellest naisest lahti ei saa.

Merekooli ballil, kui enne ka juuksuris käidud ja ballikleit seljas, ei tundnud mootorpurjeka „Niit“ tüürimees, kellega aasta tagasi koos sõidetud, teda äragi.

1938. aastal korraldas „Uudistelehe“ toimetus Eesti populaarseima naise valimise, kus kandideeris ka naiskapten Aleksandra Laas.

Tema koolivend Tallinna Merekooli ligisõidutüürimehe klassis 1939. a Edmund Russow meenutaski omal ajal, et muidu oli ta igati tubli ja tragi tüdruk, ainult aeg-ajalt oli tal raskusi reaalainetega, millega järjel püsimiseks tuli lisatunde õppida.

Summary

Woman Captain Aleksandra Laas

By Reet Naber

The first Estonian educated woman captain, Aleksandra Laas, was born on the 9th of July 1912. As usual, her roots are in Saaremaa in the Kaarma-Suurvald, in the family of well-known seaman. It has also been written that she already at three to four years old she was on board during his father's longer trips on the world seas in Europe and Africa.

Her Estonian Seaman's Service Letter was issued by the Paldiski representative of the Seamen's Home on October 31, 1928.

With a sum of 500 kroons set aside from her sailor's salary she bought herself a real ship 1936. In 1938 the resourceful woman completed courses of machine operators and of knowing the machinery organized by the Young Men's Christian Association and completed the course of the cargo shipping motorist.

In October of the same year she entered the ship-handling department of the Tallinn Maritime School, which she completed in 1940.

At the end of World War II she went to live in the United States and settled in New York, Aleksandra Laas died on the 15th of March 2005 in America.

Mereristsed ja päevad mootorpurjekal „Ristna“

(Kaugsõidukapten Aivo Pitka mälestusi kirjutanud Uno Laur)

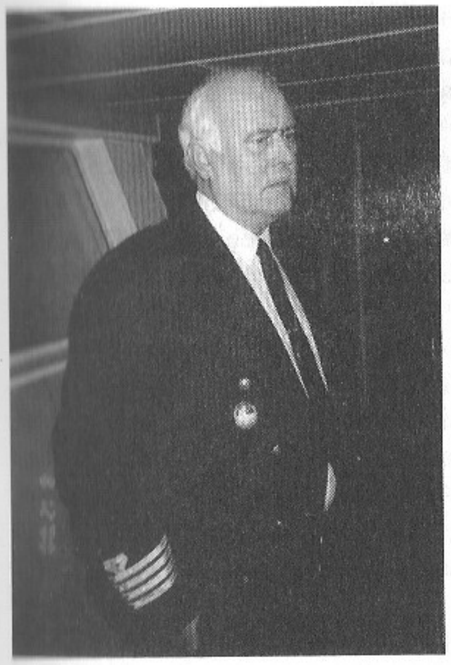
Sündisin ja kasvasin Saaremaal Väikese väina ääres. Isa oli kalur. Peres oli viis last, mina kolmest vennast noorim. Vanusevahe vanema venna Hendliga oli kuus ja keskmise venna Jaanoga kolm aastat.

Vanem vend tahtis ikka õhtuti enne päikeseloojangut ujumas käia. Hüüdis: „Aivo, tule ujuma!”. Peitsin ennast rehalse peale, sest teadsin, kuidas lugu läheb. Aga pidin ikkagi käsku täitma. Jooksin vendadele järele. Sõitsime paadiga pea poolde väina. Redutasin küll esipiida all, aga Hendel kamandas mind riidest lahti ja ähvardas, et muidu lähed kogu riietega. Koos Jaanoga tirisid nad mind välja ja viskasid üle parda. Paat triivis tuulega kaugemale. Lahmisin kätega, püüdsin pea vee peal hoida ja neelasin vett. Lõpuks hüppas ka Hendel vette, ujus minu juurde ja vajutas mu pea veel korra vee alla, et minu „indu” ujuma õppida veelgi tõsta. Olin siis kolmene või neljane. Olgu öeldud, et vanem vend hoidis mind tegelikult väga.

Vette visati mind ka siis, kui õnge laskmas käisime. Seal oli külapoisse rohkem kambas. Aga olin kõige noorem. Minu vette viskamine oli vajalik kalaõnneks. Seda tehti peale õngede laskmist. Vahel olime juba merelt tagasi ja mind oli unustatud. Kui siis kellelegi meelde tuli, tiriti mind merele tagasi ja visati vette. Püüdsin muidugi ära joosta, aga ülejäänud hargnesid ja püüdsid mu kinni. Eks niimoodi see ujumisoskus tuligi.

Olin umbes neljane, kui käisime Hendli ja Jaanoga Härjanasva ja Sarve nuka vahel (Kõrkvere sadamast natuke Pae poole) mõrdu vaatamas. Tõusis tugev lõunatuul. Vennad olid aerude peal. Mõrdade juurest tulles otsustas Hendel mitte riskida ja nii jätsime paadi Kõrkvere alla. Mõrdade juurest kaldani jõudmiseks kulus meil üle tunni, kuigi vahemaa oli ehk kõigest kolm- või nelisada meetrit. Koju tulime mere äärt pidi jalgsi. Kala saime vist ka. Kodus saime isa käest riielda, et paadi Kõrkvere alla jätsime. „Kust paat võetakse, sinna tuleb ta ka tagasi tuua!”, ütles isa. See ei lugenud, et torm oli.

Koolipõlves hakkasin meremehe elukutsest unistama. Peale Tornimäe koolis 7. klassi lõpetamist astusin 1951. a sügisel Tallinna Merekooli laevajuhtimise osakonda.



M/l "Georg Otsa " kapten Aivo Pitk.

Pärast esimest kursust saadeti meid kolmeks kuuks Mustale merele meresõiduga tutvust tegema. Praktika toimus „Ivan Sussanini“ peal. See oli reparatsiooniks saadud sakslaste reisilaev, mida kasutati õppelaevana. Oli hirmus palav ning kajutites prussakad. Magasime pigem tekil paatide all. Ühel öösel nägime suuri musti pilvi ja kobisime kajutitesse. Hommikul selgus, et mingeid pilvi polnud. Olid mäed Krimmi rannikul Jalta linna taga. Laevas oli kursante ka Hersonist ja Astrahanist. Need olid väga vaimustuses, et nii hästi süüa antakse. Meie jaoks oli toit väga vilets.

Praktika lõpul tuli Tallinna Merekoolist praktikajuhendaja meile Odessasse järele ja ütles, et paar päeva peame ärasõiduga venitama. Muidu saadetakse kartulipõllule.

Pärast teist kursust saime meresõidupraktikat kogeda juba kodusel Läänemerel. Tallinna Merekool oli hiljuti saanud õppelaeva „Vega“. See oli Soomes ehitatud kolmemastiline barkantiin. Esimesel nädalal harjutasime masti ronimist. Õppisime, mis purjed ja otsad kuskil on, ning kuidas otsi sorida (naaglisse kinnitada). Käisime Leningradis ja Muhu väinas. Oli see nüüd juulis või augustis, seda enam täpselt ei mäleta, aga Riiast välja tulles jäime Riia ja Ruhnu vahel hirmsa tormi kätte. See algas väga järsku. Radist oli vist jätnud tormihoiatuse vaatamata. Hakkasime kuue-seitsmekesi purjesid maha võtma. Ülemisi kõiki ei jõudnudki. Need lendasid ribadeks. Olin fokaraa välimise otsa peal. Laev kõikus nii tugevasti, et raa ots käis lainest läbi, mina koos sellega. Hoidsin kümne küünega ennast kinni. Saime ikka suuremad purjed maha võtta. See oli vägev torm. Sama tormiga uppus Poola rannikul viljalaadungiga kaubalaev „Karpenko“.

Natuke hiljem tahtsid Tallinnfilmi mehed ja näitsikud „Vegaga“ merd imetlema minna. Lepiti kokku, et tehakse ring ümber Naissaare. Filmiaparaadid pandi teki peale üles. Naissaare põhjatipus oli nii suur lainetus, et vesi käis üle teki. Otsad olid kõik segi ja filmiaparaadid ujusid vees ühest pardast teise. Tallinnfilmi omad ronisid koidesse ja sinna nad jäidki. Olid merehaiged. Film jäi tegemata. Korjasime need aparaadid sealt siis kokku. Kui Tallinnasse saime, siis nad ütlesid, et merd võib vaadata ainult Pirita restoranist. See oli nende resümee.

Esimese ja teise kursuse järgsed praktikad loeti grupipraktikaks. Pärast kolmandat kursust 1954. aastal oli meil ette nähtud individuaalpraktika. Eksamid lõp-

pesid 20. mail ning mind koos kursusekaaslase Arne Mitiga saadeti mootorpurjekale „Ristna". Kui varasematel praktikatel olime olnud praktikajuhendajate käe all ja meid kutsuti kursantideks, siis siin olime madruse staatuses ja pidime iseseisvalt meretarkusi omandama.

Mootorpurjekas „Ristna" oli üks üheksast laevast, mis Eesti Riiklikule Merelaevandusele Moskva poolt eraldati. Need laevad olid ehitatud Soomes Nõukogude Liidule „põhjustatud" sõjakahjude hüvitamiseks. Soomlased tegid suuri jõupingutusi reparatsiooni kiireks täitmiseks ja saidki sellega enne tähtaega hakkama. Suure osa sellest moodustas laevaehitus.

„Ristna", nagu selle sõsarlaevadki, oli kolmemastiline kahe laadluugiga puidust ehitatud kuunar, mille pikkuseks oli ligi 40 meetrit ja kandevõimeks 450 tonni. Peale purjede oli tal jõudsamaks edasiliikumiseks ka 225 hobujõuline kuumpea diiselmootor. Purjedeks oli igas mastis suur mastitopini ulatuv bermuudapuri. Mõnel nendest laevadest olid kahvelpurjed. Algul olid küll kliiverpoomid ja seega vööris abiks ka kliivrid, kuid ühe kokkupõrke tõttu, mis olevat juhtunud kahe samatüübilise aluse vahel, võetud merelaevanduse ülema Samsoni käsul kõigil laevadel kliiverpoomid maha.

Soodsa tuulega oli purjedest suuresti abi ja koos masinaga tegi m/p „Ristna" oma kümme sõlme või pisut üle sellegi. Paomees rääkis, et eelmisel suvel, kui tema kapteniks oli, saadud hea tuulega isegi 16 sõlme kätte. Ainult mootori jõul sõites oli kiirus tavaliselt seitsme sõlme ringis.

Laevas võttis meid vastu vanemtüürimees Kiviväli, rohkem tuntud kui Potivar, mis oli tema sünnijärgne perekonnanimi. Ta vaatas meid ülemuse pilguga ning ütles siis minule osutades: „Sina, pisike, hakkad kolmandaks tüürimeheks." Vaatamata minu keskmisest tublisti suuremale kasvule, või just sellepärast, jäi see nimi mulle külge pikkadeks aastateks.

Nendel laevadel polnud kolmandat tüürimeest ette nähtud Seetõttu leiti mulle magamiskoht teise mehaaniku kajutis. Muidugi tuli sellist merekooli poiste rakendamist kolmandate tüürimeestena ette ka teistel laevadel, sest see vabastas kapteni vahisseismisest.

Esimene reis oli Roomassaarde. Pärast laeva lossimist alustasime tühjalt tagasiteed Tallinna poole. Vanemtüürimees võttis mind oma vahti dubleerima, et õpiksin selle meretee riukaid paremini tundma. Lubas näidata ühte kivi Roomassaare ja Abruka liinide ristumiskoha lähedal, et ma sellele tulevikus otsa ei sõidaks. See oli meresõitjatele teada koht, millest hoolega hoiduti. Ta hakkas seal tegema pööret vasakule, Abruka liinile. Siis käis üks tugev kõmakas. Ahter kerkis oma pool meetrit ülespoole ja kaitsekiilu tükid tõusid veepinnale. Seepeale ütles vanemtüür, et näed, siin see ongi, pea seda meeles! Kiilu all oli kaitseks ca 10 cm paksune pruss, mida nimetatakse kaitsekiiluks või looskiiluks. See meid päästiski. Aga nüüd olime me sellest ilma.

Roomassaarest sõitsime Tallinna ja sealt Paldiski Põhjasadamasse. See oli sel ajal hästi pisikene sadam. Kiviväli asemel oli vanemaks tüürimeheks tulnud Paomees. Sõjaväelased lossisid laeva. Ilm oli ilus, päike paistis. Paomees kutsus mind õlut jooma. Õlut tõime vaksalist ja istusime siis laeva lähedal rannavallile. Rüüpasime õlut ja ajasime juttu. Järsku märkasime, et laevas toimub midagi imelikku. Kapten jookseb mööda tekki ning teine tüürimees ajab teda, puss käes, taga ja karjub täiest kõrist, et „*ubju tebja*" („lõön su maha"). Kapten sai trepist alla vanemtüürimehe kajutisse ja ukse kinni. Teine tüürimees jooksis talle järele ja hakkas pussi kajuti ukse sisse taguma. Lõi pussi õhukesest uksest (kaks kihti vineeri kõigest) läbi ning lubas kapteni ikka ära tappa. Läksime siis laeva. Pootsman haaras viskeliini kaasa. Teine tüürimees andis siis pussi käest. Sidusime ta viskeliiniga kinni, käed ilusti külje peale. Seejärel keelitasime kaptenit kajutist välja tulema. See hästi ei julgenud. Vast paarikümne minuti pärast ikka tuli. Teise tüürimehe viskasime ta oma kajutisse välja magama. Mis põhjusel see tagaajamine toimus, jäigi selgusetuks.

Mõni sõna vanemtüürimees Paomehest. See oli vana meremees ja kogenud kapten. „Ristna" peal vanemaks tüürimeheks olek oli talle karistuseks eelmisel aastal juhtunud avarii eest. Lugu olnud järgmine. Reisil Roomassaarest Tallinna jõuti Viirelaiu lähistele ja ees hakkas paistma Virtsu tuletorn. Oli parasjagu kapteni vaht ja Paomees vahis. Kapten käskinud roolimehel hoida kurssi Virtsu tuletorni peale, ise aga kadunud alla kajutisse. Eks roolimees hoidnudki kästud kurssi. Viirelaid oma tuletorniga jäi juba vasakust traaversist tahapoole ja kurssi tulnuks muuta vasakule, et jõuda Kessu liinile, aga käsuandjast polnud kippu ega kõppu. Roolimees pidas endiselt kurssi Virtsu peale ja sõitiski pärast kolme madala katsumist Virtsu alla rannamadalasse kinni. Kurjad keeled teadsid rääkida, et kapten olnud kajutis kokka „kellamas", aga seanss veninud oodatust pikemaks.

Järgmine reis oli jälle Tallinna. Pakri lahest välja tulles küsis kapten vanemtüürimees Paomehe käest, et kas too jääb neljast kaheksani vahti. Paomees ütles, et ta ei viitsi, Pisike jääb. Kapten ütles, et siis ta on ise vahis, ja lahkus seejärel ülevalt sillast. Miti Arne oli alumisel sillal roolis. Ma mõtlesin, et kapten läkski alla silda. Jõudsime Pakri poi juurde, kus tuleb paremale, Tallinna poole keerata, aga laev ei keera. Läksin alla ja avastasin, et kaptenit polegi sillas. Keerasime siis ära ja logi lasime ka ahtrist välja. See oli mehaaniline logi ja luges läbitud vahemaad 50-60 meetri pikkuse liini otsas pöörleva tiiviku abil. Kursi panin Suurupi poi peale. Lohusalu kohal läks horisondil kõik valgeks. Ees oli paks udu. Et ilm oli vaikne, siis purjesid meil üleval ei olnud, sõitsime vaid masina jõul. Põrutasime ikka täiskäiguga edasi. Pootsman istus teise trümmi luugi ääre peal, parandas seal purje ja vaatas üles silla poole. Mul on tema nägu praegugi meeles, kui ta lausus, et „vanasti võeti udus sõites ikka käik maha ja anti udusignaali".

See oli mul esimene kord iseseisvalt laeva juhtida. Võtsin käigu maha ja andsin udusignaali. Teadsime, et varsti peame Suurupi poi juurde jõudma. Siis läks

udu korraks laiali ja poi ilmuski nähtavale. Selle poi juurest tuleb Tallinna reidile ära keerata. Sain ilusasti ära keeratud. Kapten magas kogu selle aja kajutis, kummisaabastes jalad padja peal. Ühe meile vastu tulnud ristleja lainetus pani laeva aga nii kõvasti kõikuma, et kapten kukkus koist välja. Siis ta tuli silda, oli ähmi täis ja tahtis teada, kus me oleme. Udu haihtus ja me nägime, et laev on Tallinna lahel. Kapten ei saanud tükk aega maast ega ilmast aru.

Edasi läksime Loksale telliskive laadima ja sõitsime sealt nendega Riiga. Telliskivid olid mõeldud mingi sõjaväeosa jaoks. Riiga saabudes kadusid kõik mehed laevast. Ainult üks purjus madrus jäi trepivahti. Kuigi oli juunikuu ja ilm ilus, oli madrusel pikk vahikasukas seljas, puna-valgetriibuline vahimehe lint ümber käe. Käisin teda ikka vahetevahel vaatamas. Kui hämaraks läks, siis oli ta äkki kadunud. Ainult kasukas koos lindiga oli reelingu peale vahti pidama jäänud. Istusin sööklas. Mõni aeg hiljem tuli laeva teine mehaanik. Purupurjus, vaevalt seisis püsti. Oli linnast tulnud ja selle kasuka sealt reelingu pealt endale selga ajanud. Tulles andis teada, et sadamakapteni abi tuleb kohe laeva kontrollima ja et tema läheb trepi juurde vahimadruseks. Natukese aja pärast tulidki siis kahekesi minu juurde. Sadamakapteni abi küsis, et miks teil laevas nii külm on. Ütlesin, et katel on dünamo pealt ja see ei tööta praegu (ahtri osa, kus oli ka masinaruum, köeti dünamo pealt; vööris, kus asusid ka meeskonna eluruumid, olid ahjud). Selle peale küsis mehaanikust madrus sadamakapteni abilt, et miks siin ei ole kütet gaasiballoonide pealt nagu Ždanovi tehastes (Ždanovi linn asub Musta mere ääres, praeguse nimega Mariupol). Sadamakapteni abi küsis siis vastu, et mitmenda klassi madrus sa oled? „Madrus" vastas, et teise klassi. Sadamakapteni abi ütles selle peale, et sellepärast sa nii loll oledki – see on laev, mitte tehas. Käskis tuua kõik laeva dokumendid, sealhulgas munsterrollid ja logiraamatu. Tõin need ta kätte ja siis küsis ta minult, et kes siis mina olen. Vastasin, et kolmas tüürimees. Vana ütles, et mis kuradi kolmas tüürimees, nende laevade peal kolmandat tüürimeest polegi. Et sa oled kursant, kellel pole õigust iseseisvaks vahiks. Vaatas munsterrollist, et kapteniks on Horsejev, ja ütles, et see on ju viimane joodik. Munsterrolli edasi uurides nägi, et vanemtüürimeheks on Sumilov, kes oli vahepeal tulnud Paomehe asemele, ja teiseks tüürimeheks Tśatśava. Eesti suurimad joodikud kõik selle laeva peal, imestas kontrollija.

Pean siinkohal selgitama, et paar aastat varem ühendati Eesti Merelaevandus Balti Merelaevandusega. Tallinna jäi vaid Leningradi kontori allasutus. Kõik Eesti välissõidulaevad läksid Leningradi käsutusse. Siia jäid vaid rannasõidulaevad ja nende peale saadeti Leningradist kõiksugu joodikuid. Alles 1958. aastal tehti suurem puhastus ja saadeti nad siit jälle minema.

Meie kapten Horsejev oli olnud sõja ajal Leningradis paadijuht ja vedanud inimesi üle Neeva jõe. Pärast sõda saadeti ta paariks kuuks Kroonlinna kursustele ja sealt oli ta ligisõidukapteni diplomi saanud. Mina teda kirjutamas ei näinud. Kui ta

Kõik mis jäänud mootorpurjekast "Ristna.

seletas, et tuleb palgad välja arvestada, siis võttis tühja blanketi ja tegi sinna mõne risti. Kui naisele tahtis kirjutada, siis palus Tśatśava abi.

Sadamakapteni abi käskis siis „vahimadrusel" endale järgneda ja läks laeva vaatama. Ülemisel sillal oli mehaaniline lood. Käskis sellelt presentkatte pealt ära võtta ja tööprintsiipi selgitada. „Madrus" ajas mingit jama, et vänta tuleb keerata ja veel midagi sellist. Sadamakapteni abi hoidis pead kinni. Siis märkas ta veel ka seda, et laeva ahtrilipp lehvis vardas. See tulnuks päikeseloojangul maha võtta. Käis ikka mööda laeva ja kõiki nende jutte ma ei kuulnud. Samal ajal laeva lossiti ja pidin sellel silma peal hoidma. Tulid siis sööklasse tagasi ja vana hakkas jälle dokumente uurima. Vaatas logiraamatust kapteni vahti, aga Horsejevi allkirja sealt ei leidnud. Õiendas, et kapten ei viitsi oma vahile isegi alla kirjutada. Tundis huvi, et kus kõik see meeskond siis on. Ta oli väga vihane ja kirjutas kaks ja pool lehekülge märkusi selle kohta, mis enne väljaminekut tuleb kõik korda ja ära teha.

Kui umbes pooleteise päeva pärast lossimine lõpetati, tellisin laadimiskai juurde minekuks puksiiri. Mehi jälle laevas ei olnud. Olin üksinda. Radist Uno Raud vist korra öösel käis. Puksiiri peal oli õnneks mehi rohkem. Sealt sain kaks meest appi, kes otsad kai peale andsid ja vastu võtsid. Viidi meie laev siis öösel laadimiskai äärde. Laevale hakati jälle samasuguseid punaseid telliskive laadima. Need tuli Riiast Kroonlinna viia. Olin juba kaks ööpäeva järjest vahis olnud, kolmas läks. Laadimine lõpetati järgmisel ööl. Pool viis hommikul tuli piirivalve komisjon. Peale minu ja radisti kedagi laevas polnud. Rääkisin ohvitserile siis ikka kuidagi ära, et

tulgu nad uuesti poole kümneks. Mingit akti vist õnneks ei tehtud, pahandust igatahes ei tulnud. Sel ajal pidid ka rannasõidulaevad enne sadamast väljumist piirivalve komisjonilt loa saama. Kogu laevapere kontrolliti ükshaaval üle. Ka sadamasse saabumisel läbiti sama protseduur.

Enne üheksat hakkas mehi laeva tilkuma. Ütlesin radistile, et ma olen surmväsinud ja rohkem ei jaksa ning lähen paariks tunniks magama. Kapten Horsejev tuli siis mingil ajal laeva ja küsis, kus vahitüürimees on. Radist ütles, et läks paariks tunniks magama. Kapten vihastas, et vahitüürimees muudkui magab ja magab. Mind aeti üles ja kästi kapteni juurde minna. Sain tublisti sõimata. Radist, kelle raadioruum oli kapteni kajuti vastas, kuulis seda pealt ja tuli mind kaitsma. Ütles, et mees on juba kolm ööpäeva järjest vahis olnud. Pool kümme tuli komisjon uuesti laeva ning pärast seda sõitsime Riiast välja.

Augustis-septembris olime Loksal mootoripuhastuses. Kapten ja tüürimehed olid nädal aega kadunud. Jälle oli sama lugu piirivalvega, kui pidime välja sõitma, aga mehi polnud. Läksin neid siis mööda Loksat otsima. Kõigepealt kõrtsi, mis kandis teemaja nime. Vanemtüür ja teine tüür istusid kahekesi ühe laua taga, pudel viina ees. Kapten istus üksinda tühja laua taga. Raha tal ei olnud. Naine võttis tal raha kõik ära. Radist rääkis mulle, et kapteni naine olla eestlanna ja seetõttu ei pidavat ta ka eestlasi sallima. Ostsin pudeli viina ja läksin sellega kapteni juurde lauda. Kallasin klaasid täis ja me jõime need tühjaks. Ta käskis veel valada ja küsis, et mis lahti. Seletasin, et peame välja sõitma. Vana käskis veel valada. Siis tõusis püsti ja kamandas kõik laeva. Pärast seda tunnistas ta vaid mind. Käisime Leningradis ja tagasi tulles oli Seiskarist põhja pool vanemtüürimehe ja teise tüürimehe vahivahetus. Kuigi tüürimehed olid laeva asukoha määranud, kutsus ta mind silda kohta määrama ja pani siis minu määratud kohast uue kursi.

Kuigi praktika sai läbi, ei tahtnud ta mind laevast enam ära lasta. 5. novembril tuli talle endale vahetus. Aga ta läks juba enne seda laevast ära. Andsin siis teisele kaptenile laeva ise üle. Uueks kapteniks sai Olev Kaljuvee.

Sellised olid mehed, kes „Ristna" peal sõitsid. Sama värvikas oli seltskond ka teistel rannasõidulaevadel.

Summary

Baptism at sea and days on board the Ristna
(Memories of master mariner Aivo Pitk)
By Uno Laur

I was born and brought up on Saaremaa near Väike Väin. When I was at school I started to dream about a seamen's career. After I finished the seventh year at the Tornimäe school I entered the Tallinn Maritime School in the fall of 1951.

After the third year I was sent for practice on board the motor/sailer Ristna. It was one of the ships built in Finland for the Soviet Union for the war damages „indemnified" for that country. m/s Ristna was a three-masted wooden schooner with two loading hatches and nearly 40 meters long, with a capacity of 450 tons. In addition to the sails the ship also had a hot-head 225 horse power diesel engine.

It has to be pointed out here that a couple of years earlier the Estonian Shipping company was joined with the Baltic Shipping Company. Only a subordinate desk of the Leningrad office remained in Tallinn. All the international traffic went into Leningrad's command. Only coastal traffic remained here and all kind of drunkards were sent to them from there. A bigger clean-up was carried out only in 1958 and then they were sent out form there once more.

The captain of the Ristna was half-illiterate Leningrad Russian and the crew were drunkards who disappeared into pubs as soon as they arrived at a port. The maritime school practitioner had to carry out duties of both the guard and the first mate. But after the practice was over, they did not want the practitioner to leave. But then there was a shift and the ship was handed over to a new captain.

Such were the men who sailed on the Ristna. The people on other coastal ships were as colourful.

Tänase meremehe märkmeid

Viljar Viil

Isa oli mul traallaeva kapten ja mina kasvasin temaga kaasas käies merega kokku juba poisikesena. Tõsisem samm ametivaliku suunas sai tehtud, kui Orissaare Keskkooli loodi mereklassid. Seal õpetati meile merendust, samuti käisime ka praktikal. Nii olid keskkooli ajal minu esimesed laevad "Tehumardi" ja "Tallink". Tänu mereklassile oli lihtsam teha valik, kas minna mereasjandust edasi õppima või midagi muud. Orissaarest on just seoses merendusõppega läinud paljud lõpetajaid edasi Tallinna Mereakadeemiasse ja saanud sealt ameti.

Lõpetasin Eesti Mereakadeemia 2001. aastal ja peab ütlema, et saadud haridus oli konkurentsivõimeline. Kõik meie lennust, kes aga vähegi tahtsid, said merel tööd ja leiba. Muidugi tuli pärast kooli veel palju juurde õppida ja aegamööda lisandusid ka kogemused. Ilma selleta ei saa meremeheks ega teeni ära meeskonnakaaslaste lugupidamist.

Esimene laev tüürimehena oli mul Eesti Merelaevanduse ro-ro tüüpi "Haapsalu". Eesti Merelaevanduse valisin põhjusel, et nemad olid kohe pärast lõpetamist valmis tööd pakkuma ja mina tahtsin merele. Pealegi olin samal laeval olnud ka praktikal ja tüürimehena alustada seetõttu lihtsam.

Esimest ja viimast korda oli mul tüürimehekarjääri jooksul eestlasest kapten. Sain temalt palju uusi tarkusi nii meresõidu kui laevajuhtimise asjus.

Pärast kahekuulist lepingut ma EMLi enam tagasi ei läinud. Seda lihtsal põhjusel: kolmanda tüürimehe palk oli Hollandi laevas kolm korda suurem. Hollandi firmas Spliethoff töötasin kokku 10 aastat. Alustuseks olin praktikant, siis kolmas tüürimees, teine tüürimees, vanemtüürimees. Spliethoff on firma, mille laevad sõidavad kogu maailmas, ja nii olen minagi nende laevadel kolm ringi maakerale peale teinud. See on suurepärane kogemus noorele meremehele. Kui töötada kaugsõidus, ei ole paremat firmat, sest kunagi ei tea, kuhu järgmine reis viib. Ja kui viimaks mingi reisiplaan ja kaup teatavaks saab, võib see veel paar korda muutuda.

2001. aastal olid eesti meremeeste jaoks tavalised kuuekuulised lepingud ja pikad järjekorrad mehitusfirmades. Tuli täita ankeete ja teha arvutiteste, et tõestada oma kompetentsi. Nüüd käib mehitusfirmade ja laevafirmade personaliosakondade töö internetis. Füüsiliselt ei pea agent ja meremees enam kokku saama. Seda isegi mitte lepingu allkirjastamiseks – printer ja skänner ajavad asja ära. Ka dokumente/sertifikaate on palju lihtsam saata e-kirjaga, kui ise neid näitamas käia. CV peab olema kogu aeg saatmiseks valmis, sest kunagi ei tea, millal hea pakkumine võib

Naftapuurtorni teenindamine Aafrika rannikul.

silma hakata või keegi seda nõuab. Muidugi on veelgi parem, kui leidub soovitaja, siis läheb hea töökoha leidmine natuke lihtsamalt ja alati saab nõu küsida, kui midagi jääb ebaselgeks.

Tundsin, et tahan midagi muud teha. Kaptenite jutte kuulates sain aru, et nemad naudivad kõige rohkem manööverdamisoperatsioone. Minul oli praktikat selles suhtes vähevõitu ja leidsin, et pean enne õppima ja harjutama. Paar head sõpra töötasid *offshore* laevadel. Nende juttu kuulates panin kõrva taha, et seal on sageli vaja osavaid laevajuhtimistrikke. Ja seda mitte ainult kai äärde tulemisel, vaid erinevate operatsioonide läbiviimisel. Tundsin tõmmet just niisuguste võimaluste suunas.

Ametiredelil muidugi langesin, sest vastavat kogemust mul ei olnud. Aga vahel tuleb teha üks samm tagasi, et minna kaks edasi. Nii oligi – peale seda, kui firma nägi, et saan hakkama teise tüürimehe ja vanemtüürimehe ametikohal, pakkusid nad mulle kapteni ametit. *Offshore'is* on pisut keerulisem ametikohal ülendust saada. Seda sellepärast, et mitte üksnes laevafirma ei otsusta sinu sobivuse üle, vaid ka klient, kellele laev hetkel prahitud on (Total, Chevron, BP, Esso, Exxon, Mobil...). Laeva võtmeisikuid kontrollitakse nende poolt hoolikalt ja alles siis, kui prahtija nõus, saab laevafirma kedagi ülendada või uue meeskonnaliikme laeva saata. Samuti on *offshore'is* oluline, et sa ei pea lootsidele „kohvi tegema", sest kõik *offshore'i* laevad sõidavad sadamasse ja sealt välja ilma lootsita. Nii sattusin Nigeeriasse.

Vaesus toob endaga kaasa paratamatult kuritegevuse. Nigeeria on üks ohtlikumatest maadest üldse. Erinevalt Angolast ei näe valgeid inimesi tänavatel jalutamas. See oleks lihtsalt liiga othlik. Meremehed tuuakse bussides eskordi saatel lennujaamast hotelli, sealt samuti eskordiga sadamasse. Konvoi seisma ei saa jääda, kui vaja, minnakse ummiku korral kalashnikovidega teed puhastama. Samuti on merel – laevad liiguvad konvoides, ümbritsetuna turvalaevadest. Ka naftaplatvormid on kõik kaitstud patrullivate turvalaevadega. Kui palju sellisest kaitsest kasu on, see on iseasi. Intsidente ikka juhtub ja piraatlus on Nigeerias pea igapäevane nähtus (mõni ütleb isegi, et majandusharu). Minul on kaks korda väga vedanud, vaid asjade kokkulangemisena ei olnud meie laev seal, kus teist laeva rünnati.

Kaks aastat olin Nigeerias ja nüüd aasta Angolas. Mõlemad riigid saavad suurt tulu naftatööstusest ja on olulised naftaeksportijad. Luanda pilvelõhkujaid vaadates tekib tunne, et oled kuhugi moodsasse riiki sattunud. Viimastel aastatel on suur areng läbi tehtud. Kahjuks on aga nii, et korruptsiooni tõttu tavaline inimene seda suurt rikkust ei näe.

Viimased kolm aastat olen olnud AHTS (Anchor Handling Tug Supply boat) ja PSV (Platform Supply Vessel) tüüpi laevade peal. Kõik laevad on olnud DP2 klassi. Kusjuures viimased kolm laeva on olnud kõik erineva lipuga – Luksemburg, Marshalli saared ja St Vincent & Grenadiinid. Tavaline töö on viia varustust, et käigus hoida kohalikku naftatööstust. Näiteks toit, mage vesi, diislikütus, tsement, torud ja mida iganes.

AHTSi peal võib lisaks veel ette tulla pukseerimistöid ja ankruoperatsioone. Juhtub päris sageli, et tuleb ankurdatud praame või puurtorne ühest kohast teise viia. Mul on lisaks ühelt laevalt ka ROV (Remotely Operated Vehicle) kogemus. Lepingu alguses pandi ROV töökorda ja lepingu keskpaigas ning lõpus teostasime erinevaid operatsioone. Prahtijal oli vaja uurida vee all platvormide, ankrukettide, torujuhtmete jne seisukorda. Laevas oli erimeeskond, kes siis ROV abil filmis kõike mis vaja.

Olen sõitnud erinevast rahvusest meremeestega ja kõikidega on võimalik koos tööd teha. Laevas tuleb jätta igasugused eelarvamused ning poliitikad kõrvale – nii on rahulikum. Näiteks 2014. a suvel olin laevas, kus muuhulgas töötasid koos ukrainlased ja venelased ning said hakkama küll. Erinevatest rahvustest meeskonnakaaslasi on olnud palju – eestlasi, venelasi, filipiinlasi, indoneeslasi, ukrainlasi, hollandlasi, nigeerlasi, kanadalasi, taanlasi, norrakaid, rootslasi, soomlasi, Angolast, Namibiast ja Lõuna-Aafrikast pärit mehi. Kõige lihtsam on tööd teha filipiinlastega, neil on alati hea tuju ja nad on kohe valmis käsku täitma. Raskem on aafriklastest kohalikega hakkama saada.

Aastal 2001, kui alustasin kaugsõidus, oli hea uudis see, kui sain saata laevast ühe e-kirja päevas. Praeguseks on asjad muutunud. Mul on vedanud, olen viimasel ajal töötanud vaid uutel laevadel. Ka laevaomanikul on vaja, et laevas oleks satel-

liitinternet, seda mitte ainult meeskonna tarbeks, vaid ka igapäevaseks suhtluseks klientidega. Mõnikord tuleb saata kümneid elektronkirju päevas.

Internetiühendus on loomulikult meeskonnala väga tähtis – saab saata e-kirju ning kodustega suhelda Skypes ja Facebookis. See on tänapäeva maailmas endastmõistetav. Kui tuleb laeva uus meeskonnaliige, siis ühe esimese asjana küsib ta wifi koodi.

Summary

Notes of a contemporary seaman

By Viljar Viil

I graduated from the Estonian Maritime Academy in 2001. The first ship on which I sailed was *Haapsalu,* a ro-ro type ship of the Estonian Shipping Company. After the two month contract I no longer went back to EML because the salary of the third mate on the Dutch ship was three times higher. I worked a total of ten years in the Dutch company Spliethoff. It was a great experience for a young seaman. If you work in long distance there is no better company, because you never know where the next trip takes you.

I was in Nigeria for two years and now I am in Angola. Both the countries earn good profits from the oil industry and are important oil exporters. For the past three years I have been on board AHTS and PSV type ships. The usual work is taking equipment to boring platforms in order to keep the local oil industry in motion.

I have travelled with seamen of different nations, and it is possible to cooperate with all of them. It is important that there is satellite internet on board the ship. The internet connection is naturally very important for the crew – it is possible to send e- letters and to communicate with families in Skype and Facebook.

Ookeanipüügist ja "August Allest"

Peedu Kass

Jutt ei tule eesti kirjamehest, vaid temanimelise ookeanitraaleri püügireisist USA majandustsooni 1977. aastal. Kõrvalpõigetega.

Laev kuulus kalapüügi tootmiskoondisele, tolleaegse nimetusega "Ookean". Koos laevade ja laevastiku suurenemisega oli asutuse nimetus pidevalt muutunud. 1958ndal oli USL – Upravlenije Seljdjanogo Lova ehk Heeringapüügivalitsus, 1960ndate alguses kahestus Tallinna Traallaevastiku Baasiks ja Tallinna Külmlaevastiku Baasiks. Mõned aastad hiljem olid laevad jälle koos Eesti Ekspeditsioonkalapüügi Baasi nime all, siis muutus tootmiskoondiseks "Ookean". 1980ndate teises pooles oli nimeks juba tootmiskoondis Estrõbprom ehk Eesti Kalatööstus. Palgalehel oli ligi 10 500 töötajat, neist ca 5500 ujuvkoosseisu. Maakeelseid oli umbes 180. Laevu oli 70 ringis. Rahvasuus jäi asutus "Ookeaniks". Eelnevaid ja hilisemaid nimesid peeti liiga keerulisteks, et nende väljaütlemisele aega raisata.

Kokku tegin paljunimelise asutuse erinevates püügilaevades 34 reisi (madrusena 8, tüürimehena 16, kaptenina 10). Lisaks neile kolm aastat kaptenina külmtranspordilaeval "Botnicheskiy Zaliv" laevakütust, mootoriõli, provianti ja püügivarustust Vaikse ja Atlandi ookeani püügirajoonidesse tarnides ning külmutatud kala, kalajahu, -rasva, -konserve ja amortiseerunud püügivarustust püügirajoonidest peamiselt NSVL Läänemere ja Euroopa sadamatesse vedades. Ajaliselt kulus selleks kokku 33 aastat. Sinna sisse jäi ka kolm aastat Nõukogude armees ja aasta Iraagi ning aasta Mosambiigi lipu all.

Rutiinne töörügamine, kuid igal hetkel uus koht ja uus olukord aitasid vastu seista suure halli (meretüdimuse – Juhan Smuuli sõnul) rünnakutele. Unustamatud hommikused päikesetõusud ostikurssidel ja läheneva maa lõhn pärast kuudepikkust ookeaniavarust tikuvad mälusoppidest veel aastakümnete järel tihtilugu meenuma. Omal ajal aitasid need leevendada kalendrite kaupa kogutud üksindust ja igatsust maiste hüvede järele.

Iga manner lõhnas erinevalt. Aafrika lähedus manas haistmisretseptoritesse kergelt kirbe hommikuse tukihõngu. Euroopast kandus kaldatuulega silmapiiri taha kokteil lille- ja heinalõhnast. Aasia, India ookeani poolt, manas tunde sauna eesruumist. Lõuna-Ameerika imalavõitu hõngu ei suutnudki millegagi võrrelda. Siberi lõhn Põhja-Jäämere poolt ei meenu. Aastaaeg võis olla lõhnadevaene. Enam meenub masendavalt madal pilvisus ja vahetpidamatu ragin eetris.

Tagantjärele tundub, et midagi tähelepanuväärset, mis keskmist maameest huvitada võiks, pole juhtunud. Ja keda huvitakski, millega üks kiiksuga inimgrupp oma aega surnuks lööb?

Kahetsuseussikest valitud elukutse pärast pole märganud.

Algusaastatel küll. Valikuga eksinud lahkusid laevadest kiiresti. Meenub uus kokk jäämurdjal, kes jõudis teha ainult õhtusöögi. Hommikuks oli abikaasa juba autoga Kunda sadamas ootamas.

Siberlase repliik ühes Irtõši sadamas pärast sauna oli ehmatav: "Meremehed on hullemad kui mustlased. Mustlased hulguvad mööda maailma koos perega." Pani mõtlema ja meenus tavaliselt välissadamates ringi hulkudes. Laeva jõudes olid mõtted juba mujal. Väljasõit ja sihtsadamasse jõudmine olid hõivanud kogu tähelepanu.

Ookeanikalaevade püügireiside pikkused olenesid püügirajoonidest, laevatüübist, aastaajast.

1950ndate lõpus olid Norra ja Põhjamerel triivvõrkudega heeringalaevade reisid suvekuudel 4,5 , talvekuudel 3,5 kuud. Suuremate traalerite meeskondadel tuli arvestada kuni 210 päevaste reisidega.

1970ndatel kujunes kõigis rajoonides reisi pikkuseks 150 päeva.

Ülesõidukulude kokkuhoidmiseks hakati laevu remontima püügirajoonide läheduses asuvates välissadamates laevaomanike tippspetsialistidest koosneva remondi- ja vahetusmeeskonnaga. Laevade meeskondi hakati vahetama tšarterlendudega. Laeva saabumispäeval välissadamasse võttis lennukiga tulnud remondimeeskond laeva vastu ja püügimeeskond lendas sama lennukiga koju. Kakskümmend päeva anti põhimeeskonnale hingetõmbeaega. Selle ajaga pidi remondimeeskond välissadamas laeva üle värvima, masinavärgi ja muud mehhanismid üle vaatama ning korda tegema. Tööd, millest jõud üle ei käinud, lasti teha kohalikel firmadel. Tihti käidi ka dokist läbi. Puhas laevakere aitas kütusekulu vähendada ja väljapüüki suurendada. Mingisugustest erandjuhtudest ja remondi pikenemisest ei saanud juttugi olla. Viiekuuline lennugraafik oli raudselt paigas ja püügimeeskond toodi 20 päeva pärast tagasi. Samal õhtul läks laev merele. Remondimeeskond kolis oma kraamiga remondisadamasse saabunud järgmisesse laeva ja selle püügimeeskond lennutati 20 päevaks sama tšarterlennukiga koju puhkama.

Tavaliselt oli püügimeeskond tublisti uuenenud. Vähesed suutsid kaldal kolme nädalaga taastuda. Kulus paar kuud, enne kui ajalehtede ja TV vastu jälle huvi tekkis.

Remondi- ja vahetusmeeskonna tsükkel koosnes 5-6 laevast. Pärast seda lendasid remondimehed koju ja kodusadamas remonditi sama süsteemiga paar lähematest püügirajoonidest tulnud laeva, enne kui uues välissadamas mõni remondi- ja vahetusmeeskond tuli välja vahetada. Kodusadamatsüklis said remontijad oma akusid laadida.

Hiilgeaegadel remonditi "Ookeani" laevu Viana do Castelos (Portugal), Lissabonis, Casablancas (Maroko), Las Palmases, Dakaris (Senegal), Luandas (Angoola), Havannas, Callaos (Peruu), Buenos Aireses. Lend Callaosse kestis üle ööpäeva.

Meeskondade vahetusega oli algust tehtud juba 1960. aastatel. Reisilaevadega. Laevatäis erinevate liiduvabariikide mehi viidi püügirajooni, vahetati välja ja toodi väsinud mehed koju puhkama. Aega kulus ja raha kulus. Reisilaevade baarid töötasid. Lennureiside kulud olid igas mõttes tunduvalt väiksemad. Eriti veel pärast seda, kui Kaliningradi laeva meeskond reisilennukit kodusõidueufoorias 10 km kõrgusel kõigutama hakkas. Sealtmaalt keelati Aerofloti lennukites kalameestele alkoholimüük.

Iga nelja aasta tagant tuli laeva klassidokumente uuendada. Klassitaastusremont tehti juba NSVL laevaremonditehastes. Umbes poole aasta jooksul käidi kõik laeva olulised sõlmed põhjalikumalt üle ning tehti korda või vahetati uuema vastu. Kui tähtajad peale pressisid, võeti töökorras vidin just remonti tulnud laevalt. Nii mõnigi traalvintsimootor või kompressor ei sattunud sel moel enam kunagi oma algsele kohale tagasi.

Õnneks oli palju ühetüübilisi laevu. Enamik "Ookeani" püügilaevadest olid ehitatud Stralsundis Ida-Saksamaal. BMRT alused tulid Nikolajevist (Ukraina) ja Klaipedast (Leedu).

Remondi lõppfaasis sai laev uued klassidokumendid järgmiseks 4 aastaks, igaaastase korralise ülevaatuse ja kinnitamisega. 1980ndate lõpupoole pikendati klassiuuendustsüklit viiele aastale.

Üks meeldejäävamaid reise oli BMRT „August Allega" USA verivärskesse 200miilisesse majandustsooni 1977. aasta aprillist augustini. BMRT "August Alle", pardanumbriga ЭБ-0227, oli 1960ndatel Klaipedas ehitatud suur (meie mõistes) külmutustraaler, mis peaaegu aastaringselt traaliga Atlandi ookeani kalamadalikke lihvis. Tõlkes tähendas BMRT (Bolšoi Morozilnõi Rõbolovnõi Trauler) suurt külmutavat kalapüügitraalerit. Hambameeste kõnepruugis oli see bolsaja morskaja režimnaja tjurma – suur režiimne merevangla.

Selles oli ka omamoodi iva. Püügil olid madrused jagatud kahte vahetusse, 8 tundi korraga. Töö käis aga ööpäevaringselt. See tähendas, et meeste üneaeg muutus igal ööpäeval. Näiteks vahetus nr. 1 alustas hommikul kell 04.00, lõpetas kell 12.00, tuli uuesti tööle kell 20.00 ja sai puhkama kell 04.00. Iga 4 tunni tagant oli pooletunnine lõõgastus koos kehakinnitusega. Ja püügirajoonis nii päevast päeva.

Pärast oktoobrirevolutsiooni oli üks Valges meres Solovetsi saartel asuva GULAGi laagri ülem niisuguse režiimi välja mõelnud, et rahvavaenlastest vangidest kiiremini elumahlad välja pigistada.

Tüürimehed ja mehaanikud töötasid ka püügiajal nagu tavalaevadel – 4 tundi vahis ja 8 vabad. Suurema loomuse puhul käidi kalatsehhis abivahis. Neli tundi päevasest vabavahist kulus tihti selleks.

Pildil on "August Alle " sõsarlaev , lätlaste "Rapolas Charnas".

Enamik meist käis merel leivakõrvase pärast. Paari reisiga oli võimalik kooperatiivkorteri sissemaks kõrvale panna. Romantikaks, mille ajel sai meresõitu õppima mindud, jäi kalalaevas aega napiks. Esimest korda sai talla all tunda võõra riigi maakamarat 13 aastat pärast Karukooli lõpetamist. Grupikaaslane Harri Kuusk omandas meremehepassi alles Gorbatšovi uutmisperioodil. Tema ja paljude teiste välissadamateks jäidki *Riga de Janeiro* ja *Santa Locsa*.

Kalalaevade viiekuulisest reisist oli ette nähtud kaks päeva puhkuseks välissadamas. Selle ajaga pidid suutma vaimu värskendada ja taastuda nürivõitu toimingutest kalatsehhis. Ka koduste tellimused pidid saama täidetud.

Kui püügirajoon oli sadamast kaugel, ühitati puhkus reisi lõpuga, et mitte kallist püügiaega kulutada. Palka sai ainult valmistoodangu eest. Seega püügil olles. Kalaotsingud, ülesõidud transpordilaevadeni, lossimised, punkerdamised ja kõik muud ajakaod olid juba "kala hinna sisse arvestatud". See oli kalakontorite üks popväljenditest.

Mereleminek "August Allega" tuli ülepeakaela. Laev oli olnud Kopli Laevaremonditehases (praegune BLRT) pool aastat klassiuuendusremondis, aga paar päeva enne väljumist haigestus kapten.

Olin just läbinud kinnitusprotsessi selle laevatüübi kapten-direktoriks. Direktor lisati kaptenile seetõttu, et laevas oli kalatsehh ja sealt tuli valmistoodang. Hambameeste kõnepruugis olid need kolleegid, kes piisavalt kala ei püüdnud, tituleeritud kontori tagatubades "kapten miinus direktoriks".

Rahad otsas, süda rahul.

Kinnitusprotsess oli mahukas ettevõtmine. Tuli läbida iga-aastane kohustuslik tehniline miinimum. Peamaja („Pentagoni") osakonnad tuli läbi käia. Vastata tuli soravalt. Peale selle veel navigatsioonikoda. Iga navigatsiooniriista spetsialist püüdis vastajat üllatada. Teadmiste taset vurrkompassidest kontrollis hiljuti lahkunud hea kolleeg Eesti Merehariduskeskuse päevilt ja Merekeele Nõukoja liige Arvi Nordmann. Arvi lemmikküsimuseks oli kandevvedeliku komponendid. Siis tuli VMP – *Voenno-Morskaja Podgotovka* – ettevalmistus sõjaolukorraks. Allkirja saamiseks tuli terve nädal hommikust tööpäeva lõpuni kohal käia. Ühtekokku kogunes paarikümne allkirja ringis.

Ka erisidele kulus tavaliselt nädal. Konspekteerida ei lubatud. Tähtsam info liikuski selle kaudu. Kaptenid olid kohustatud andma infot silmsidesse sattunud NATO laevade kohta. Teatamine oli omamoodi tülikas. Sellele kulus kallist püügiaega. Kalaparved olid pidevas liikumises ja nende kaotamine võis tähendada vahel mitmepäevast ebaõnne. Kuna kalapüük käis tavaliselt grupis, siis ei teadnud kunagi, kui palju oli NATO laevadest teatajaid. Erumereväeohvitserid, kes kontori VMP osakonnas töötasid, võrdlesid laevade koordinaate ja võisid avastada isendi, kes objektist teatamata jättis. Pärast reisi pidi kapten reisiülesandele igast osakonnast allkirja võtma ja nii mõnelgi olevat selle info edastamata jätmise eest preemiat vähendatud. Muide, ka püügi ja toodangutulemused anti edasi erisidega.

Erisidetöö kuulus tavaliselt esimese abi ülesannete hulka. Kaptenid pidid meetodit valdama. Ühel hilisematest reisidest haigestus komissar, sõjaaegne laevakomandör, NSVL kangelane Pavel Ivanovitš Tšalov. Igati mõistlik mees, kolleegidest üks etemaid, kellega töö eripära mind sidunud on. Mees tuli koju saata ja asendaja jõudis kohale alles nädala pärast. Püügiandmete edastamisele erisidega kulus minusugusel paar tundi. Kindlasti avaldas oma mõju ka kogemuse vähesus.

Kuna NSVL Kalandusministeeriumi Balti regionaalkeskus Zaprõba asus Riias, siis kapteniks kinnitamise lõppotsus tehti seal. Tuli kohal olla ja küsijatele vastata. Seoses „August Alle" eesseisva reisiga USA kahesajamiilisesse majandustsooni tuli veel kord Riiga sõita. Eriinstruktaaži saamiseks. Kalapüügireeglid läksid 1. aprillist 1977. a päevapealt karmimaks. ÜRO Mereõiguse konventsioon oli käiku läinud. Olime ühed esimestest, kes selle valu ja vati läbi seedima pidid. Instruktaažipäev Riias juhtus 1. aprillile. Sealt saime ka uute USA majandustsoonis kehtivate kalapüügireeglite venekeelse tõlke .

Riiast naasnud, jõudsin 2. aprilli tööpäeva lõpuks laeva koos "Ookeani" peadirektori esimese asetäitja Aksel Siemeriga. Traaler oli just Koplist Paljassaare sadamasse jõudnud ja võttis tankidesse magedat vett.

Korjasime juhtkonna kokku. Seltsimees Siemer esitles uut kaptenit. Tutvustasime reisiülesannet. Seal oli kirjas, kus, mida ja kui palju püüdma ning toodangut ja kasumit andma peab, kui palju kütust võib kulutada, millal merele minna, millal tagasi tulla, palju kõige selle eest palka saab jne.

Mereleminek oli määratud järgmise päeva õhtuks. Hommikul kell 07.00 pidime väljuma reidile, et õppehäired läbi mängida, deviatsioon kaotada, logiõiend määrata, veel üks meeskonna koosolek laevaomaniku esindaja osavõtul läbi viia, väljasõit vormistada ja merele minna, st silmist kaduda. Meenub, et kord laevastiku osakonnas reservis olles ja logiraamatu järgi kellegi kaarditööd taastades ütles üks mereinspektoritest, et parim sadam on tühi sadam. Kalalaevastiku puhul peab see paika.

Järgmisel hommikul kell 06.00 olin laevatrepil magava vahimadruseni jõudnud. Püüdsin hüüetega teda äratada, raputasin õlast. Mees magas nagu pärast sajaaastast sõda. Kuidagi pääsesin mööda. Uinak tööpostil oli igatahes väiksem patt kui tööpostilt puudumine. Vanema tüürimehe kajutis avanes ebameeldiv natüürmort. *Chief* oli istudes magama jäänud. Kantiinimedalid ja sakummijäätmed tuurabalõkist „Turisti eineni" viitasid korralikule peole. Nurgas seisis peaaegu tühi viieteistliitrise meditsiinilise piirituse pudel. Põhjas paari liitri jagu eluvett. Kas ei käinud jõud üle või oli see targu peaparanduseks jäetud? Piiritus oli toodud eelmisel õhtul, et 80 meest 150 päeva jooksul merel vajadusel tohterdada. Nendes laevades oli tavaliselt ka arst või praeguste terminite järgi kogenud parameedik.

Chiefi äratada ei õnnestunudki. Teine tüürimees Viktor Kovalevitš, paar nädalat tagasi veel keskmise kalatraaleri (SRT) kapten ja hea semu Põhjamere päevilt, ajas kainemad mehed kokku. Saime kuidagi reidile, jäime ankrusse, et välja magada ja lõunast õppehäiretega alustada.

Lõuna paiku selgus, et vanemtüürimees oli koos komissari ja raadiojaama ülemaga otsustanud pisut pead parandada. Mehed läksid pöördesse. Kes on proovinud piiritust ja mäletab sellele järgnevat, see teab, et paarist lonksust veest piisab, et uuesti purju jääda. Kui hakkad piiritusega pead parandama, siis oled *purjes* (viru murre) mitu päeva. Ootasin sinisilmselt veel kuni kell sai 16.00. Raadiojaama ülem käis iga poole tunni takka hoiatamas: „ Eduardõtš, ja psih, võ so mnoi ostorožno!" Eduardipojalt nõuti väärikat kohtlemist. Üks madrustest oli kaine. Uurisin, miks? Mees vastas, et on alles esimest reisi merele minemas. Tundus mõjuva põhjusena. Hiljem selgus, et komissaril olid peaaegu kõik tolleaegsed kultuuri- ja vaba aja veetmise vahendid ära kadunud. Sealhulgas fotoaparaat ja kogu fotolabor. Asjaolude kokkulangevusel tekkis kahtlus, et kaine mees võis ollagi pikanäpumees. Kanaaridel tunti vene fotokate vastu huvi.

Kutsusin puksiiri, läksin kontorisse ja viisin peadirektor Tennosaarele situatsiooni tutvustava raporti. Väljasõiduaeg lükati kaks päeva edasi, vanemtüürimees, komissar ja raadiojaama ülem vahetati välja. Kell 17.00 saabus laeva kaadrite ettevalmistuse osakonna ülem, erupolkovnik Korotkov reisieelsele meeskonna koosolekule. Teda oli laevatrepil vastu võtmas komissar. Vaesel mehel oli lõualuu liigestest välja vajunud ja selle tagajärjel kostus jutu asemel arusaamatu lalin. Kutsusime komissarile puksiiri ja kaile kiirabiauto.

Vanemtüürimehega oli keerulisem. Hakkas pinda käima, et ma oma raporti tagasi võtaksin. See ei tulnud kõne allagi, vaatamata sellele, et *chief* oli hea ninaga kalamees. Keegi oli mehel veel enne lahkumist pea lõhki löönud. Üks kahest kalajahumöldrist oli laevas koos kokast naisega. *Chief* oli püüdnud vahepeal kambüüsis korda looma hakata ja käed käiku lasknud.

Meeste elu, kes tahtsid koos abikaasaga mereromantikat kogeda, ei olnud kerge. Kes vastu pidas, sai kooperatiivkorteri sisssemaksuraha ühe reisiga. Kui kodukoht oli väljaspool Eesti piire, siis saadi tavaliselt aasta jooksul kooperatiivkorteri raha kätte. Tallinna "mägedel" käis vilgas ehitustegevus.

Raadiojaama ülem lahkus järgmisel päeval sajatades, et ma saan veel kibedasti kahetsema.

Järgmiseks lõunaks olid asendusmehed pardal. Õhtuks häired tehtud, deviatsioon kaotatud, logiõiend määratud, punker võetud, laev välja klaaritud ja pärast kesköödsaime lõpuks minema.

Oli 4. aprill. Vanema tütre sünnipäev. Munsterrollis oli kolm eesti nime. August Allele lisaks veel tehnoloog, Sonda poiss Vladimir „Volli" Liiv ja kapten Peedu Kass.

Üllatas, et Tallinna siht kiilu alt kaduma kippus. Õnneks oli nähtavus hea ja saime Naissaare põhjatipust mööda. Unevõlg oli tohutu ja vahis usaldusväärne teine tüürimees Viktor. Jäin kohe magama. Hommikul maa enam ei paistnud. Ilm oli vaikne, kõik tundus normaalne seni, kuni avanes Gotlandi põhjatipp, vöörist 10 kraadi vasakul. Gotland oli plaanitud paremasse pardasse jätta.

Korrigeerisime kurssi, võrdlesime magnet- ja vurrkompassi näitusid. Kõik tundus klappivat.

Gotlandist möödusime nagu mehed muiste.

Pärast pikka maapausi jätab tüürimeeste silmamõõt reisi algfaasis tihti soovida. Arvasin põhjuseks võimaliku kohamääranguvea, kui Hiiumaa tuletornid veel nähtavad olid. Aga kui Bornholmi künkad paremas pardas välja ilmusid, sai mõõt täis. Loovisime saarest põhja poolt mööda ja jäime Rootsi rannas Istadi lähedal ankrusse. Raadioteenistus – raadiojaama ülem, radist ja elektroraadionavigaator – tegeles vurrkompassiga, tüürimehed magnetkompassiga.

Vurrkompassi kandevvedeliku tihedus oli lubatud piiridest väljas ja gürosfäär ei hõljunud, vaid istus jälgivsfääri põhjas ning hõõrdejõud pidurdas gürosfääri vaba pöörlemist, kui laev kursil seegas. Mõne tunniga saime kõik korda ja reisi jooksul enam kursiga probleeme polnud. Korduvalt on meenunud mahakirjutatud raadiojaamaülema ähvardus.

Uus vanemtüürimees Albert Šarov oli just Kaliningradi Kalandusinstituudi lõpetanud ja allkirjastas raporteid mitte vanemtüürimehena, vaid insener Šarovina. Küll tundusid talle veeanalüüsid kahtlased, küll laeva püstuvusinformatsioon vale. Remondis oli paaditeki puitplangutus betooni ja asbesti segu vastu vahetatud. Õppisin Kaliningradi Kalandusinstituudis esimest aastat ja see võttis Albertiga suhtlemisel trumpe oluliselt vähemaks. Tuli tükike asbestbetooni paaditekist välja uuristada, mõõtu viilida ja arstiriistade hulgas oleva apteegikaaluga ära kaaluda. Oli puiduga samas erikaalus ja erinevalt puidust ei vettinud. Insenerist vanemtüürimees rahunes kuigivõrd.

Külmutustraaler "August Alle" oli 84,7m pikk, 14 m lai, pardakõrgus 10m ja süvis 5,5m, kogumahutavus 3170, dedveit 1286 tonni. Peamasin Russkii Dizel 2000 HJ andis kiiruseks 12 sõlme. Meeskonna koosseis oli 80 ringis. Külmutatud kala mahtus lastiruumidesse 600 tonni, kalajahu – 60 tonni lastiruumi. Teist niisama palju oli tavaliselt veel tekil.

Kalajahu tehti rapetest, vigastatud kaladest ja tootmisvõimsusi ületavast püügist. Tänu jahuvabrikule saatis neid traalereid iseloomulik lõhnapilv, mis kaunis kaugele allatuult kandus, andes vahel märku ka udus pealttuule mööduvast kalalaevast.

Püügireisid kestsid siis juba 5 kuud. Sinna sisse läks ülesõit püügirajooni ja tagasi, 2 päeva sadamas enne reisi ja 3 päeva pärast reisi. Reisi jooksul tuli külmutada püügipäeva kohta 22 tonni kala, toota 4 tonni kalajahu. Ühe jahutonni saamiseks kulus 5,5 tonni kala. Peale selle oli plaanis ette nähtud veel filee ja rapitud kala hulk. Mõnel reisil tuli ka konserve teha. Maksti ainult transpordilaevadele või sadamas lossitud esimese sordi kala eest. Tüürimehed, mehaanikud, elektrikud, kokad, ettekandjad, komissar, pootsman – kõik töötasid kalarikastel päevadel 4 tundi pärast päevast vahti kalatsehhis, et lastiruum hinnalisema tootega täita. Fileetonn andis pealega külmutatud kalaga võrreldes mitmekordse palgalisa. Abivaht kala-

rikastel päevadel oli kalalaevas iseenesestmõistetav. Ka see oli kavalalt kalahinna sisse planeeritud. Püügita päevade katteks toodangu ettetootmisel või järeleaitamisel oli abivahi osa asendamatu.

Vahepalaks meenub episood ühest järgmistest reisidest paar aastat hiljem traaleril "Yulimiste" (Ülemiste) Sahara rannikuvetes. Ootasime täislastis lossimisjärjekorda ja ankrukohta valides komistasime kalaparvele. Kalalaevas töötab kajalood 5 kuud ööpäevaringselt. Panime traali sisse ja saime poole tunniga 30 tonni kaptenkala, meetripikkuseid purikaid. Tuli külmutatud sardiin lastiruumist välja võtta, defrosteerida ja jahuveskisse saata. Rapitud kaptenkala 10 cm paksused külmutatud tükid olid külmutatud sardiinist viis korda kallimad.

Istusime selle kalaparve otsas kaks ööpäeva. Läheduses oli ankrus transpordilaev. Selle abil saime parvele uuesti ja uuesti peale ning meestele tasuvat tööd. Saime tookord ligi viiskümmend tonni vääriskalatoodangut. Pärast reisi tuli kontori komsomolikomiteest läbi astuda. Üks agar oli kaebuse kirjutanud, et kapten lasi valmistoodangu jahuks teha. Sanktsioone ei järgnenud.

1. aprillist 1977. a jõustus vastavalt ÜRO Mereõiguse konventsioonile USAs endise 12miilise asemel 200miiline kalapüügitsoon. Varem olevat Martas Vinyardi piirkonnas kalastades Kennedyte häärber selge ilmaga näha olnud. Aasta varem olin New Yorgi kuma taustal ise traale sisse pannud ja välja võtnud.

Nüüd oli USA idaranniku kalapüügitsoonis mandrinõlval välislaevade tarvis kolm kitsukest mõnekümne miili pikkust niinimetatud akent, kus tõukles paarkümmend traalerit Coast Guardi (rannavalve) laevade valvsa pilgu all. Püügilaevade pardal viibisid kohalikud vaatlejad.

Meile juhtus vaatlejaks poola juurtega värskelt ülikooli lõpetanud merebioloog David J. Kolator. Mees osales kõikide traalikottide sisu kirjapanekul, olenemata kellaajast. Hiljem olime aastaid kirjavahetuses.

Kuni esimese juulini tohtis püüda ainult hõbeheiki. Selle kvoot oli 2200 tonni. Juulist kuni püügireisi lõpuni tohtis püüda 750 tonni kalmaari. Nii me siis loopisimegi kuni juulini traali sattunud kalmaare üle parda. Pärast esimest juulit tegime sama hõbeheigiga. Tihti tuli tonne üle parda kühveldada. Homaarid pidime nagunii ookeani tagasi laskma. Ülejäänud kalasordid võtsime püügipäevikus arvele ja pidasime veel eraldi kumuleerivat arveraamatut, nn tootmispäevikut, et inspektorid iga hetk näeksid, kui palju ja mida on püütud. Ameeriklased kontrollisid lossimisel transpordilaeva pardal olles konossamendi vastavust püügipäeviku ja tootmispäevikuga. See kõik toimus vastavuses uute püügireeglitega. Varem olime harjunud püügipäevikusse loomuse kirja panema silma järgi. Nüüd röövisid esimesed päevad loomuste arvele võtmiseks tehnoloogi, teise tüürimehe ja kapteni niigi napist unaajast päris mitu tundi. Reisi lõpuks kogunes nn ülejäänud kalasorte (bycatch) mitukümmend. Mõnda oli ainult mõni üksik. Kõik tuli järgmisel päeval jälle käsitsi uuesti kirja panna. Personaalarvuteid polnud veel unenägudeski.

Traalimeeskonna liige juhib ahtritekil "Fjodorovi riistaga" saagijäänuseid kalatsehhi punkri suunas.

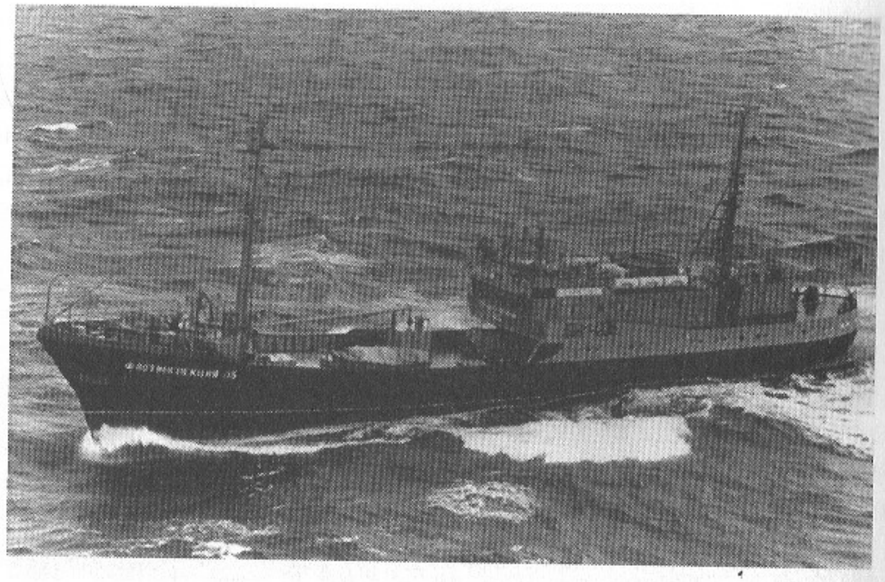
Mõni nädal enne "August Alle" saabumist püügirajooni olid ameeriklased arreteerinud ühe meie traaleritest, BMRT-355 "Anton Tammsaare". Lossimisel olid kohalikud inspektorid avastanud lastiruumis kalakarpide vahelt paar külmutatud homaari. Laev eskorditi mitmeks nädalaks Bostonisse. Liikus info, et kohus määras trahvisummaks 400 000 dollarit. Paari homaari eest tundus see igal juhul paljuvõitu. Meie ameeriklasest vaatleja David oli enne laeva tulekut vanemad restorani viinud ja homaari tellinud. Arve olnud 25 dollarit.

Kümmekond aastat hiljem viisin BMRT – 229 „Gans Leberechti" Bangladeshi vanarauaks. Selle eest saadi minu teada 360 000 USA dollarit. Vahepeal oli inflatsioon dollari väärtust tunduvalt alandanud.

Püügireegleid tuli austada. Suurim karistus oli lasti ja laeva konfiskeerimine. Arreteeritud laeva kapten Valentin Jelissejev alandati mingiks ajaks vanemtüürimeheks.

Kuuekuuline kaptenite alandamine vanemtüürimeheks käis tihti kaasas selliste intsidentidega, kui kaptenit süüdistati kui vastutajat. Personaalsete eksimuste eest võis kaptenikohale adjöö öelda.

Ajad olid karmid. Püügitsoonide piiririkkumiste eest võttis Kalalaevade Ohutu Meresõidu Inspektsioon tavaliselt aastaks või pooleks rikkuja diplomi oma seifi hoiule. Tean kaptenit, kes pere toitmiseks töötas laevas sel perioodil pootsmanina.



Püügilaevade hirm "Flotinspekcija 05".

Paljudes püügirajoonides oli asukohamäärangute täpsus neil aegadel võrdlemisi madal ja rajooni ülema käsutuses oli tavaliselt patrull-laev või mitu.

Need liikusid tundlikes kohtades puhvertsooni (paar kolm miili kalapüügitsoonile lisaks) piiril ja registreerisid laevu, kes nende arvates tsoonipiiri rikkusid.

Püügirajooni jõudnud, külastas "August Allet" esimese traali väljavõtmisel rannavalvelaeva CGC (Coast Guard Cutter – rannavalvekaater) "Vigilant" kontrollgrupp. Pardale saabus paadiga kuus meest. Alustuseks fikseeriti koordinaadid meie asukohamääramisaparaadi LORANi näitude järgi, kontrolliti laeva pardanumbri tähtede ja numbrite pikkuste ja laiuste vastavust kalapüügireeglites määratud nõuetele, mõõdeti traalipära silma suurust, kvoodikalast väljasorteeritud kaaspüügi kalade kaalu, merekaardile kantud püügiakende koordinaate, ameeriklaste kaardilekantud homaaripüüniste koordinaate ja visati pilk kambüüsis kastrulitesse, kas seal juhuslikult homaare ei keedeta.

Pääsesime puhta nahaga. Olime pingutanud ettevalmistustel. Ajalehe „Chicago Tribunes" reporterile andsin püügirajooni ülema loal intervjuu. Järgmine inspektsioon tõi intervjuuga lehe laeva. Artikkel oli heatahtlik. See julgustas.

Kogu USA Atlandi ookeani poolse ranniku pikkuses oli võõrlaevadele kolm lubatud püügiakent piki mandrinõlva – 60-70 miili pikad ja 10-15 miili laiad. Ameeriklaste homaaripüüniste aladel ja homaaride paljunemissügavustel oli 180 kuni 360 meetrini kalapüük keelatud. Homaaripüüniste asukohti täpsustati raadio teel iga päev. Peale selle oli meiepoolse püügirajooni ülema poolt homaaripüünis-

tele ja püügiakendele lisatud veel igaks juhuks kahemiiline puhvertsoon. Tihti oligi seal rohkem kala kui mujal. Ka kala, nagu kõik elav, kipub sinna, kus teda vähem häiritakse.

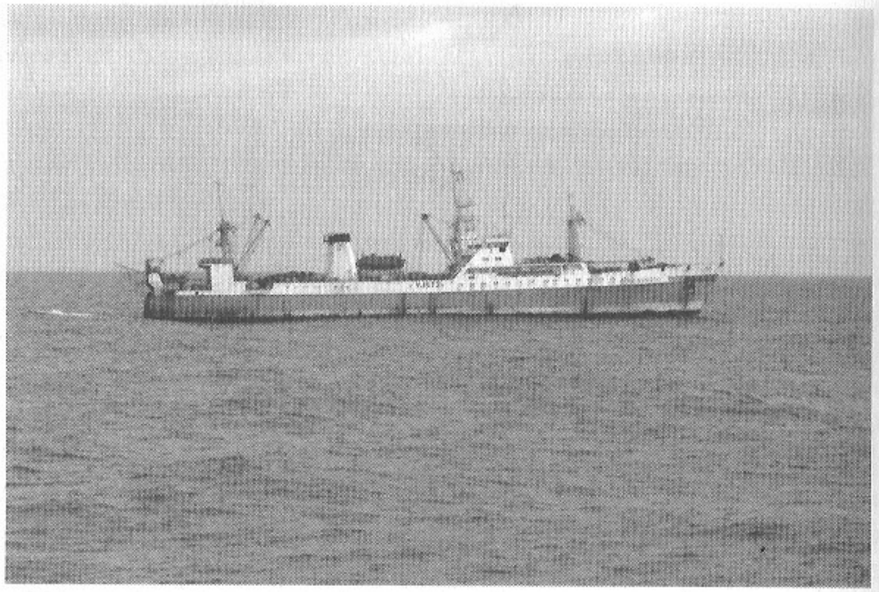
Tihti tuli laveerida lubatu ja lubamatu piiril.

Vaatlejate radiogramme olime reeglite järgi kohustatud samuti edastama. Tavaliselt andsid nad endast kaldale teada, kui oli hea püügipäev. Siis oli selge, et järgmisel päeval tuleb homaaripüünise info just sinna. Kokku kontrolliti "August Alle" püügitegevust kolme ja poole kuu jooksul seitse korda. Tavaliselt alustati kontrolli hommikul pärast kaheksat. Püüdsime kvoodiga lubatud 2200 tonni hõbeheiki juuli alguseks välja ja liikusime lõunapoolsetesse püügiakendesse, et lubatud 750 tonnile kalmaarile keskenduda.

Kalmaari lõikasime peaaegu eranditult fileeks. Musta mere laevalt saime fileemasina joonised ja oma poisid tegid kaks ühikut valmis. Ööpäevas oli võimalik toota kuni 20 tonni kalmaarifileed. Fileetonniks kulus üle kahe tonni kalmaari. Meeskonnale oli see rahaliselt kasulik ja aitas säästa lastiruumi mahtu. Transpordilaevad hilinesid alatasa püügipiirkondadesse ja väga harva möödus reis, ilma et täislastiga poleks transpordilaeva ootama pidanud. Ootepäevade eest palka ei makstud ja plaani ei korrigeeritud. Sama lugu oli ka kütusepuuduse korral. 1970ndate lõpuaastatel jagati kütust 100 tonni kaupa. Ööpäevas kulus 8 tonni. Tankerid liikusid nagu ilm lubas, seega tihti kalaparvedega vastassuunas ja ajakaod olid tohutud.

1980ndate lõpus olin enne komandeeringut Mosambiigi Vabariiki kaks kuud Moskvas kursustel. Aastatega oli süvenenud kõhutunne, et NSVL transpordilaevade maht ei olnud kooskõlas püügilaevade tõusvate tootmisvõimsuste ja püügirajoonide kaugusega. Mitmele ministeeriumi osakonnajuhatajale, kes kursustel erinevaid aineid lugesid, sai küsimus esitatud. Lubati täpsustada, aga kahe kuu jooksul vastust ei tulnud. Keskmiselt kadus reisiperioodil tubli viiendik püügivälisele tegevusele. Meenub kalandusministeeriumi renditud tanker "Pasadena", mis saabus 1986. aasta suvel Vaikse ookeani 43. lõunalaiusele. Esimese laeva punkerdamisel tõmmati voolik puruks ja jätkati tööd 30. lõunalaiusel. Kütuseni ja tagasi oli püügirajoonist 1600 miili. 14 sõlmega kulus operatsioonile kuus ööpäeva. Kütusekulu punkrivõtmiseks tuli üle 100 tonni. Püügirežiimis oli "Moonsundi" tüüpi traaleritel ööpäevane kütusekulu 30 tonni. Täispunker tuhande ringis.

Avamerel andis transpordilaev või tanker ahtrist püügilaeva vööri paarisajameetrise puksiirotsa ja kuuetollise kummeeritud nailonvooliku, ettevaatlikult edasi liikudes oli sel viisil võimalik 40-50 tonni tunnis kütust edastada. Lainetus tegi protsessi keerulisemaks. Kui tuule tugevus oli 6-7 palli, sai allalainet liikudes veel seal kandis kütust võtta. Ühele Kaliningradi laevale andsime aastaid hiljem Vaikse ookeani 40ndatel külmtransportlaevalt "Botnicheskiy Zaliv" kütust kaheksapallise tormiga. Võib ainult oletada, kui palju sul hinge taga olla võib, et sellise ilmaga jalgpalliplatsist pikema, 6000 tonnise veeväljasurvega laevaga tankeri ahtri taga



Vaikse ookeani üks püügilaeva tüüpidest – "Pulkovskiy Meridian" Nikolajevi (Ukraina) laevatehasest.

manööverdades hiivtrossi ja voolikut püüda. Hiivtross anti kliendi pakile pneumaatilise kahuriga. Tihti tuli mitu korda lasta, sest tormituul viis raskuse laevaninast mööda. Ühele laevale sattus see otse roolimaja aknasse.

Meenub veel teinegi juhus kalalaeva kapteni kirevast elust. Külmtranspordilaevaga "Botnicheskiy Zaliv" teenindasime Vaikses ookeanis ka laevu, mille kodusadam oli Petropavlovsk Kamtšatkal. Ühe kapten palus lastioperatsioonide ajal audientsi. Kui tekilt kajutisse jõudsime, laskus mees põlvili ja palus 10 tonni diislikütust. Tema laeva peamasin tarbis rasket kütust, aga käivitamiseks ja abimasinate jaoks vajati ka diislikütust. Pidasime peamehaanik Martin Grevtseviga nõu ja andsime. Mees oli pisarateni tänulik.

Vaikse ookeani kalavarud avastati kosmonautide poolt. Olen teinud sinna kaks ja pool reisi püügilaevadel ning viis reisi transpordilaeval. Püügirajoon on tohutu – Peruu ja Tšiili rannikust Uus- Meremaani. Et kalatsehh ööpäev läbi töötaks, oli "Moonsundi" tüüpi supertraaleritel vaja 350 tonni kala. Suurte püügilaevade mängumaa. Väärib omaette peatükki.

Aga nüüd veel tagasi "August Alle" juurde.

Ühel juulihommikul, 37° põhjalaiusel 200meetrise isobaadi lähedal ärkasin enne seitset peamasina režiimivahetusest. Hakati traali võtma. Panin riidesse, et vaatama minna. Kajutist läks uks otse kaardikambrisse. Esimene asi oli koordinaate kontrollida. Pilgust LORANi numbritele piisas, et taibata – olime väga lähedal püügireeglite rikkumisele. Traaler oli kursil 240°, tsoonipiiri paremas pardas suunaga 220°. Vanemtüürimees, neljas tüürimees ja roolimees olid ahtrisillal, kust traali sisselaskmisel ja väljavõtmisel laeva manöövreid juhiti. Kohamasinat ahtrisillal ei olnud. Oli ainult rool, masinatelegraaf, radar ja sidevahendid. Kuna ahtritraali väljavõtmine toimub traaleri pideval edasiliikumisel, oli minutite küsimus, et lubatud püügitsooni piir ületada. Vasakul traaversis, paari miili kaugusel triivis USA rannavalvelaev. Paremal, mõne miili kaugusel, ankrus lennukikandja.

Lülitasin juhtimise ümber ahtrisillalt peasillale tagasi, panin rooli vasakusse pardasse ja andsin täiskäigu. Ahtrisillast kostusid ärevad hääled. Samal hetkel kutsus rannavalvelaev meie laeva kohustuslikul sidekanalil välja ja palus valmistuda inspektorite vastuvõtuks. Mõne hetke pärast olime kursil 130°, et ristkursiga efektiivselt püügirajooni piirist eemalduda. Andsin juhtimise tagasi ahtrisse ja käskisin antud kurssi hoida. Teatasin siseside abil, et inspektorid on saabumas ja läksin ahtrisillale.

Jõudnud pardale, tormasid jänkid kohe sillale, LORANi näite fikseerima. Asukoha korduval kontrollimisel ja rannavalvelaevaga asukohta võrreldes selgus, et olime lubatud püügipiirkonnas. Jänkide pahameel peegeldus nende nägudelt. Neile tundus, et oldi hiljaks jäänud.

Traalipäras oli paarkümmend tonni kalmaari ja kümmekond mõõkkala. Traalipära oli mõõkadest okkaline ja meenutas Heraklese sõjanuia. Pakkusin ameeriklastele mõõkkalu. Meie pidime nad nagunii vette tagasi laskma. Ohvitser võttis komandöriga ühendust. Pärast mõningast mõtlemist komandör nõustus. Palus ainult, et kala oleks mõõgaga. Käskisin tehnoloogil ilusama kõrvale panna. Kui inspektsioon oli lõpetatud, akt allkirjastatud ja jänkid juba lahkumiseks paadis, nägin, et paati lastakse võrgulinasse mässitud pooleteisemeetrist mõõkkala, kuid ilma mõõgata. Uurisin, miks mõõgata. Tehnoloog Volli laiutas käsi. Keegi oli mõõga oma tarbeks maha raiunud. Neid sattus traali harva ja paljud tahtsid kalaluust suveniirmõõga omanikuks saada.

Tuli vabandada komandöri ees. Lubasin päeva jooksul uue mõõga muretseda ja teada anda, kui olemas. Saimegi järgmise traaliga päris mitu mõõkkala. CGC oligi õhtul meie poole tulemas, aga sai äkki uue tööülesande ja pidi otsekohe lahkuma. Rannavalve põhiülesanne oli võitlus narkootikumidega. Kalapüügikontroll oli meie õnneks teisejärguline. Rohkem me ei kohtunud.

See oli üks harvadest päevadest üldse, kui mõõgaga kalad traali sattusid. Sellepärast olid mõõkkalade, marliinide ja purikalade mõõkade kadumised ka inimlikult arusaadavad. Kõik tahtsid omatehtud suveniirmõõga omanikuks saada. Kel aega, annet ja kannatust oli, nikerdas kalaluust mõõgale kauni pronkskäepideme. Kalaluumõõgaga võib inimese läbi torgata.

Peale "August Alle" oli samas rajoonis veel meie BMRT "Gans Leberecht". Ülejäänutest oli kaks laeva Sevastoopolist, kaks Leningradist, kaks Murmanskist, kaks Kaliningradist ja mõned Portugali, Jaapani ning Hispaania laevad.

Selgus, et Murmanski traaleri "Kivatš" kapten oli eesti mees Armand Maripuu. Aktsent andis mehe päritolu välja. Käisin tal tookord ka laevas külas. Meil said kalapakkimise pappkarbid miskipärast enne otsa, kui lastiruum täis oli, ja Armand pakkus lahkelt abi. Võtsimegi paar päästepaaditäit. Armandiga sõime tema kajutis valge tärgeldatud linaga kaetud laua taga korraliku lõuna. Ka jääkülm "Stolitšnaja vodka" oli olemas. Rinnakas puhvetipidaja toimetas hääletu professionaalsusega.

Armand oli oma elu osavalt korraldanud. Pärast Tallinna Kalandustehnikumi lõpetamist sattus mees tööle Murmanskisse. Sõitis end kaptenisillale välja ja oli pikalt Koplis, praeguse Balti Laevaremonditehase eelkäijas, Murmanski kalalaevade remondikapten. Sel ajal olid suured kalalaevad kapitaalremondis tavaliselt terve aasta. Pärast remondi lõppu tegi Armand esimese püügireisi kaasa. Seejärel tõi Murmanskist järgmise kapitaalremonti vajava traaleri Tallinna ja kõik kordus. Remondijärgse reisi tulemus oli otseselt seoses remondi kvaliteediga. Kvaliteet jälle omakorda sõltus paljus laeva administratsiooni ja tehase administratsiooni vahelistest suhetest. Siin olid Armandil aga kõikjal käpp sees. Aastaid hiljem trehvasin Armandit keskturul. Müüs õunu. Oli Jäneda kandis maja ostnud ja saak tuli realiseerida. Viimati nägin Armandit sadamakapten Eduard Hundi matusel. Ei tundnud hoobilt ära. Taipasin alles ööpäev hiljem. Kolmkümmend aastat olid oma töö teinud. Eduard ja Armand olid arvatavasti grupikaaslased Tallinna Kalandustehnikumi päevilt. Peielauda polnud mahti tookord minna. Seal oleks pilt kindlasti selginenud.

2. augustil 1977. a olime terve hommikupoole kajaloodiga kalanäitu otsinud ja kui lõpuks traali sisse saime ning lõunalauas umbes tunnise hilinemisega kell 12.30 esimese lusikatäie suppi alla neelata olin jõudnud, kuulsin lennukimootori mürinat madalalt üle laeva kandumas. Olime võrdlemisi lähedal püügitsooni piirile ja homaaripüünistele. Mõttesööst piiride lähedusest oli jõudnud peast läbi sähvatada, kui kostus laeva sisekomando kõlarist vahitüürimehe lakooniline „kapten sillale!"

Tormasin sillale. Teine tüürimees Viktor osutas käega vasaku parda traaversist veidi tahapoole ja teatas, et sinna kukkus just USA rannavalvelennuk. Andsime häire „Mees üle parda", vähendasime käiku ja hakkasime traali võtma, et vettelastavast paadist mitte liialt kaugeneda. Paaditekil oli 4 – 5 meest pärastlõunast "pläru panemas" ja neist saigi päästepaadi meeskond, eesotsas vanemtüürimees Albert Šaroviga. Veel olid paadis akustik Valeri Ossipov, neljas mehaanik, mehaanik-seadistaja ja külmutusmasinist. Viimase kolme mehe nimed on kahjuks meelest läinud. Madrused olid kalatsehhis ja vabavaht juba magas. Paat oli paari minutiga vees ja kihutas näidatud suunas. Läksin raadiojaama juurde, et teade eetrisse edastada .

Algus lõi kõik pahviks. Jänkid hakkasid palavikuliselt oma kadunud lennukit otsima ja küsimusterahe ei tahtnud lõppeda. Umbes veerand tunni pärast öeldi paadist, et jõuti ujuva meheni. Hiljem selgus, et mees oli turvamehe mõõtu ja tema paativinnamisega oli tegu. Õnneks oli ilm soe ja meri plekkvaikne. Ookeani kerge ummiklaine kaotas paadi perioodiliselt mõneks hetkeks vaateväljast. Paar meest

olid paadist vette hüpanud ja aitasid lendurit tagant tõugata, kui paadisolijad teda samal ajal ülespoole sikutasid. Mees saadi kuidagi paati ja kihutati tagasi laeva poole. Saime teada, et merehädalisel on peavigastus – otsmikunahk põigiti lõhki ja kergelt silmadele vajunud. Kuna meie laevas oli ainult velsker, tuli teistelt laevadelt kirurgilist abi paluda. Mõne aja pärast oli paat pardal ja kannatanu paaditekil asuvas meditsiiniblokis operatsioonilaual. Veidi hiljem olid ka kaks kirurgi kohal. Üks Leningradi BMRT-lt "Petrodvorets", teine Sevastoopoli traalerilt.

Kell 13.45 jõudis kohale USA CGC "Chase" . Selleks ajaks oli päästetu peanaha õmblemine juba lõpukorral. Kopter kannatanu kaldale transportimiseks saabus umbes kolmveerand tunni möödudes. Kogu selle aja uuris kannatanu: "How is Dave?" Juuresolijatest keegi vastas, et „Dave is OK!", soovides kannatanut rahustada. Taipasime, et Dave oli teine lennukis olnud mees. Seda kuulsid ka kohalejõudnud ameeriklased rannavalvelaevalt "Chase" .

Millegipärast oli neil mulje tekkinud, et saime mõlemad mehed kätte. Neist ühe elusalt. Kohale jõudis see alles siis, kui küsiti suuremat kotti surnukeha jaoks. Andis seletada, et veepinnal oli ainult üks mees ja teine läks arvatavasti koos lennukiga merepõhja. Pealtnägijate seletustest ilmnes, et väike kaheistmeline lennuk lendas võrdlemisi madalalt üle laeva ja hakkas pöörde sooritamisel äkki kõrgust kaotama, puudutas veepinda, tegi sellel veel ühe ringi omaenda vertikaaltelje ümber ja kadus sekundite jooksul. Oletatavasti põrkus tugevam mees sel momendil otsmikuga vastu armatuurlauda või klaasi ja suutis kuidagi lennukist välja saada. Teisel see aga ei õnnestunud. Võib arvata, et 45° nurga all vastu vett sööstva lennuki löök oli nii tugev, et iga mehe pea seda välja ei kannata. Tookord päästis kõva kolp ühe elu. Meie päästekomando hakkas kohe laeva suunas tagasi sõitma, sest päästetu jooksis pidevalt verd. Velskri ootamisega ei riskinud paadi veeskamisel aega raisata. Nii sattusidki mehed paati peaaegu paljajalu ja päästevestideta, esmaabikotist rääkimata.

Teiste laevade paadid jõudsid lennuki hukkumiskohale veidi hiljem. Siis olid seal juba haid tiirutanud. Verelõhn peibutab kiskjaid.

Jänkid jäidki meile istuma. Said kaldalt käsu laev läbi otsida. Seda nad ei teinud. Meestel oli piinlik. Rääkisime maast ja ilmast kella kaheksani õhtul. Siis lubati neil lahkuda. Tootmispäevikusse tuli eelmise päeva numbrid kirjutada.

Ülejärgmisel päeva hommikul saabus pardale tavalisest suurem grupp inspektoreid. Siis tehti tõeline tollimaraton. Kõik laevaruumid tuhniti läbi. Arvatavasti otsiti teist lendurit või mingeid asju. Traal oli vees ja keerutasime kahe kanjoni vahel. Kanjonini jõudes võtsime vaierid lühemaks, pöörasime tagasikursile ja lasime uuesti vaierid välja, et traal põhja läheks. Tegime oma kolm või neli halssi. Miski segas traali välja võtmast, kuigi kalanäitu aparatuur ei fikseerinudnud.

Kui jänkid olid ootamisest tüdinenud ja lõpuks läinud, võtsime traali pardale. Päras polnud kalapoegagi. Seal oli sajaliitrine tünn soolatud mõõkkala.

Püügikvoodi lõpp oli lähedal ja toiduülem Ljoša (natšprod ehk *natšalnik prodovolstvija*) palus luba kasutada leitud mõõkkala meeskonna tarbeks. Lubasin, kuna toit oli reisi lõpus kesiseks jäänud ja ees seisis ülesõit Mauritaania rannikule ning seal veel paar nädalat kalapüüki. Käskisin tünni jätta tekile, et saaks selle üle parda visata, kui inspektorid juhtuvad tulema. Seesama tünn traalis oligi.

Hiljem selgus, et väike kaheistmeline lennuk "Piper" oli kuulunud Wilmingtoni kaablifirmale. Keegi kalalaevadest oli traalides sidekaablit vigastanud ja lennukilt püüti uurida, ehk on mõnel laeval traallaud või ankur puudu. Ju nad siis laskusid liiga madalale või kiilus pöördel kõrguseroolid kinni.

Sadamas sain noomida, et veepinnal ujuvaid asju ei märganud ära korjata. Püüdsin õigustada kannatanu seisundiga. Noomija pilk väljendas pettumust.

Reis pidi lõppema augusti lõpus Dakaris. Seal ootas laeva juba remondimeeskond ja meid lennukipiletid koju. Muidugi Moskva kaudu.

Ülesõidul Aafrika rannikule käisime Kanaaridelt läbi. Las Palmases. Kui linnast kohaliku paadiga ankrul seisva laeva poole sõitsime, sain samas paadis Jugoslaavia tankeri kaptenilt teada, et Elvis Presley oli eile surnud. Oli 17. august, 1977 . a.

Kokk, jahumöldri abikaasa, sünnitas kaks päeva pärast Tallinna jõudmist terve tütre.

Külmutusmasinist, kes paadimeeskonda sattus ja hiljem Kopli tänaval Standardi maja kõrval pesumaja pidas, luges kodukandis puhkusel olles ajalehest „Trud",

Las Palmas – paljude meiekandi meresõitjate üks lemmikpaikadest.

et ameeriklased olid NSVL kalandusministeeriumi aadressil saatnud "August Alle" meeskonnale preemia . Üks kohtu alla sattunud ministri asetäitja oli selle omastamist kuulsal musta kalamarja protsessil tunnistanud.

Paadimeeskonnale ja kirjutajale maksti Zaprõba käskkirjaga preemiaks kuupalk.

Summary

About ocean fishing and about the "August Alle"

By Peedu Kass

The Fishery Association, then called "Ookean", had many ships. It had nearly 10,500 employees, of these nearly 5,500 in the floating personnel, and the number of ships totalled about 70.

In all I made a total of 34 voyages on different ships of that institution – eight as sailor, 16 as mate and ten as captain. The duration of ocean fishing boats expeditions depended on the catch areas, the type of ship and the season. At the end of the 50s the expeditions on the Norwegian and North Seas lasted 4.5 months in the summer, and 3.5 months in the winter. The crews of bigger trawlers had to count on up to 210-day expeditions. In the 70s the duration of an expedition became established at 150 days.

One of the most memorable trips was on board of the big fish trawler, the "August Alle", into the brand new US 200-mile economic zone from April of 1977 to August. There were US observers on board the ships. On the unloading the Americans checked the bill of lading against the catch diary and production diary. All this took place in correspondence with the new catch regulations. In all the *August Alle's* catch activity was checked seven times during the three and half months.

On August 2, 1977 a US Coast Guard aircraft fell into the sea close to us. Our rescue team saved one man, but another man died. It appeared later that the small two-seating aircraft had belonged to cable factory in Wilmington.

Later I was captain of the cold-storage ship *Botnichesky Zaliv.* We operated in the Pacific Ocean, where we gave fuel to fishing trawlers, sometimes on the notorious 40th latitudes and in quite complicated circumstances.

Mõned Eesti merendusajaloo valged laigud

Vello Mäss

Mäletatavasti on Meremuuseumi vrakiotsijad mitmeid aastaid endise Juminda miinivälja alal töötanud, otsides, leides ja võimalust mööda uurides sealsel merealal 1941. aasta 28.-29. augusti miinilahingus uppunud laevu. Tänaseks on sellelt alalt leitud ühtekokku 50 erinevat vrakki, suurem osa neist viimase sõja aegadest, lisaks neile ka hoopis vanemaid, lausa ajaloolisi purjelaevu. Otsing on sundinud väga üksikasjalikult, kuni peensusteni süvenema kogu evakuatsiooni käiku.

Ehkki seda teemat on käsitlenud mitmed autorid, on allakirjutanu leidnud selles traagilises episoodis üksikuid valgeid laike. Nii näiteks, on sõja-ajaloolane Mati Õun üsna üksikasjalikult oma 1996. aastal ilmunud raamatu "Võitlused Läänemerel, suvi 1941" 97. leheküljel kirjutanud ühest tundmatust piirivalve mootorjahist, mis evakuatsiooni algetapil Tallinna lahest kaugemale ei jõudnudki. Väike laevuke olla sõitnud piki Viimsi randa põhja poole ning Saksa tanki mürsutabamusest põhja läinud. Seda tundmatut laevukest oleme Viimsi rannavetest otsinud, ühe sellise jäänused ka leidnud, kuid kõige tähtsam, laeva nimi, on jäänud mõistatuseks. Kuusteist aastat Mati Õuna raamatust hiljem, 2012. aasta lõpul tuli trükist Vene kontradmiral Radii Zubkovi kaheteistkümne aasta pikkune uurimus Punalipulise Balti laevastiku 1941. aasta evakuatsioonist, selle ettevalmistustööst, läbiviimisest ning tulemustest. Sellest uurimusest hakkas selguma nii mõndagi.

Evakuatsiooniplaani kohaselt pidi üks väike mootorpurjekas nimega "Minnalaid" võtma pardale viiskümmend Viimsis baseeruvat sõjaväelast ning lahkuma reidilt 28. augusti varahommikul konvoi nr 2 koosseisus. Zubkovi järgi sõitis "Minnalaid" Viimsi vetes täpsemini määratlemata kohas karile, kust sõjarditel teda vabastada ei õnnestunud. Ei sõnagi rohkem. 2014. aasta oktoobris arenes allakirjutanul selle 22,84 m pikkuse, 6,45 meetri laiuse ja 85 bruttoregistertonnise, 1926. aastal Letipeal ehitatud mootorpurjeka "Minnalaid" ainuomaniku ja kapteni Priidik Jungermanni Rootsis elava pojapoja Martin Jungermanniga tore kirjavahetus, kus Meremuuseumi uurijal paluti läbi lugeda ja ümber kirjutada mootorpurjeka raskestiloetavas käekirjas logiraamat 1941. aasta sündmustest – igapäevasest meresõidust ja elust-olust Vene võimu alla sattunud laeval, allakäivast töökultuurist, "Minnalaidi" ülevõtmisest sõjaväe alluvusse, Aegna saare ja Rohuneeme vahelisele karide ahelale kinnisõitnud, paljaksvarastatud ning mahajäetud purjeka taasleidmisest kapteni poolt ning Tallinna sadamasse tagasitoomisest. Logiraamatu iga sõna on nauditavalt loetav.

Sellega "Minnalaidi" seiklused veel ei lõppenud. 1944. aasta 21. septembri hilisõhtul lahkus laev 208 põgenikuga pardal Paatsalu lahest, kapteni kodutalu alt. Öö oldi Oosääre all ankrus ning järgmise päeva õhtuks jõuti Gotlandi saarele Visby sadamasse. Vähem kui aasta pärast, 1945. aasta keskpaiku tuli mootorpurjekal ette võtta järjekordne reis üle Läänemere Eestisse tagasi, nüüd juba Vene puksiiri "Taifuun" slepis, sest rootslased andsid Nõukogude Liidule tagasi enam-vähem kõik paadipõgenike 680 laeva ja paati, "Minnalaid" teiste seas. Pukseriks oli 1944. aastal Soomes, Hietalahti laevatehases ehitatud vedurlaev "Turso", mis 1945. aastal venelaste poolt rekvireeriti ning kuni 2004. aastani punase lipu all tööd tegi. Rootsist põgenikepaate tagasi tuues olnud laev mehitatud eestlastega, ent kapteniks olnud keegi A. J. Kozlov.

2004. aastal ostsid ajalooliste laevade huvilised soomlased oma vana puksiiri tagasi ja renoveerisid selle põhjalikult. Pukser sai tagasi ka oma endise nime. Ometi tuli laeval Eesti tee järjekordselt jalge alla võtta, kui ta külalislaevana osales uue Meremuuseumi pidulikul avamistseremoonial Lennusadamas 11. mail 2012. aastal, ning teist korda Tallinna merepäevade ajal 2014. aasta suvel, viies arvukaid sõitasoovijaid reidile.

NSV Liidule tagastatavaid laevu Västerviki sadamas 1945. a. Paremalt vasakule Läti aurik "Dzintarkrasts", kuunar „Pärnumaa", mootorpurjekas „Minnalaid" ning kaljas „Elli".

Üldjoontes kogu lugu, kuid nii logiraamat kui "Minnalaidi" Tallinna lahe karidelt päästmise lugu eraldi kirjapanduna tasusid süvenemist. Nauditav oli lugeda meresõidukirjeldusi tuttavatel merealadel, kuid ahastus tuli peale, lugedes töökultuuri dramaatilisest langusest 1941. aasta suvel, enne nõukogulaste Eestist pagemist sama aasta augustis. Kroonilised tööseisakud laeva laadimisel ja lossimisel, ametnike üksteisele vastukäivad käsud ja keelud, meeskonnaliikmete allakäik jms.

Nii kirjutab kapten 22. juulil logiraamatusse, et laevas on kord väga halb, laevamehed ei kuula enam kapteni käske. Lubad nad paariks tunniks linna, siis ei tule nad iialgi lubatud ajaks tagasi, vaid mitu tundi hiljem või jäävad isegi ööseks kaduma. Nõukogulik allakäik oli üleüldine. Rohuneeme karidele kinnisõidetud "Minnalaid" oli rüüstatud ja paljaks varastatud. Laeva diiselmootori kütusepumbad ja -torud olid puruks pekstud, peale kompasside ja navigatsiooniriistade ära viidud kõik toidunõud ja toiduained, pesu, tekid, linad, ämbrid, keedupotid, pannid, saed ja kirved, purjeriide- ja presendipakid, trossid ja kõik muu, mis võtta oli. Mõned vargad leidis kapten Jungermann ühe kaitseliitlase abiga üles Rohuneeme külast. Laeva päästmise kirjelduses oli juttu ka mitme vaaditäie kaasõli (?) vargusest.

Sellise õlisordi olemus oli lugejale esiotsa mõistatuseks. Ükski vanemaist laevameestest ei osanud seda lahti seletada. Pikkamööda tuli selgus üht Eesti Merelaevanduse 1942. aasta aruannet lugedes, kus kõigi laevade andmed, ka "Minnalaidi" omad, kirjas olid. Mootorpurjeka "Minnalaid" jõuallikaks oli 60 HJ Seiler diiselmootor ja selle kütusena gaas. See mõistatuslik kütuseliik sai olla vaid Kohtla-Järvel toodetavast põlevkiviõlist eraldatud diislikütus – gasool.

"Minnalaidi" koos põgenikega pardal aitas madruse ja mootorimehena Rootsi viia kapten Priidiku poeg Karl Jungermann, praegune 89. aastane pensionärist kaugsõidukapten.

Senini lahendamata mõistatus on tundmatuks jäänud pukseri "Loksa" lugu. Rootslaste 1945. aastal koostatud NSV Liidule tagastatavate põgenikelaevade ja -paatide nimekirjas on ka 1944. aastal Rootsi jõudnud 75 bruttoregistertonnine puksiir "Loksa", mille kuuluvus on teadmata. Ennesõjaaegses Eesti laevaregistris ega ka hilisemas Eesti Merelaevanduse laevade nimekirjas seda alust ei figureeri. Veelgi kummalisem on Martin Jungermannilt saadud info, et "Loksa" olevat aidanud tagasiantavaid aluseid Rootsist, Västerviki sadamast, Eestisse tagasi tuua. Nii tulnud "Loksa" 19. augustil 1945. aastal Stockholmist Västerviki, läinud sealt Visbysse ning toonud veel 5 paati lisaks. Kui see nii on, siis pidi laeval olema juba uus meeskond? Seda fantaasiarikast versiooni näib kinnitavat dokument, mille kohaselt hüpanud üks "Loksa" meeskonnaliikmeist, Alfred Viidik 20. augustil 1945. aastal Västervikist ära, mille eest ta nõukogude "kodumaal" paragrahv 58-1a järgi kolm kuud hiljem tagaselja surma mõisteti! Võib-olla selgub ükskord sellegi laeva mõistatuslik lugu?

Summary

Some "white patches" of the Estonian maritime history

By Vello Mäss

As we possibly remember, wreck seekers of the Estonian Maritime Museum have worked for several years on the former Juminda mine-fields, looking for, finding, and if possible, studying the ships that sank in the mine battle of August 28 to 29, 1941. By today a total of fifty various wrecks have been found in the area, most of them dated to the period of the last war but in addition to these also much older wrecks, even historical sailing ships.

In accordance with the evacuation plan a small motor sailing ship, the *Minnalaid* was asked to take on board fifty soldiers based at Viimsi and to leave from the roads in the early morning of August 28. The ship ran on shelf a in Viimsi waters and the men did not manage to her ship off the shoal.

This did not end *Minnalaid*'s adventures. In the late night of September 21 the ship left from Paatsalu with 298 refugees on board and by the evening of the ship arrived in the Port of Visby on Gotland Island.

Not quite a full year later the motor sailing ship had to make another trip across the Baltic, this time towed by the Russian tugboat *Taifun*.

The story of the tugboat *Loksa* however, has remained an unsolved mystery. The list of refugee ship and boats includes also the 75 gross ton tons tugboat *Loksa*, was included in the list draw up for return to the Soviet Union, but her whereabouts are unknown until today.

Perhaps also that ship's mysterious fate will one day be finally solved?

Pärna aeg Meremuuseumis
(1961 – 1976, 1979 – 2009)

Urmas Dresen

Möödunud aasta viimasel päeval lahkus meie hulgast Eesti Meremuuseumi kauaaegne direktor Ants Pärna, kellele võlgneme suuresti lugupidamise ja tänu, et meil on üldse säärane muuseum. Oleks võinud tegelikkuses minna hoopis teisiti ja võibolla jagaksime siis praegu rikka merendusliku pärandiga lõunanaabrite lätlaste saatust, kellel on Riia Linnamuuseumi juures ikka vaid merendusajaloo osakond ja suhteliselt väike temaatiline ekspositsioon.

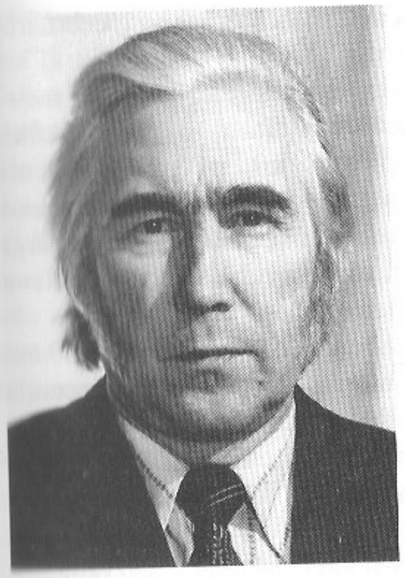
Kui läbinisti Lõuna-Eesti juurtega, Alatskivi ja Mooste kandist pärit noor Pärna 1960. aastal tüürimehe ametiga Eesti Merelaevanduses lõpparve tegi, sai temast sama aasta novembris hoopiski Tallinna Linnamuuseumi vastloodud merendusosakonna restauraator. Pärna meremehetee jäi lühikeseks: Tallinna Merekooli lõpetas ta laevajuhina 1957. aastal ning viimaseks reisiks oli meresõit Eesti Merelaevanduse laevaga Vladivostokki.

Esimeseks Pärna tööks oli merendusosakonna poolt 1960. aasta juulis korraldatud näitus "Eesti ja meri", mida eksponeeriti Harju tänav 13 asunud lektooriumi saalis. Praegu on seal ööklubi VABANK.

Mis meremehena jäi ehk realiseerimata, teostus nüüd Meremuuseumis. Tarmukus ja tubli annus Lõuna-Eesti temperamenti viisid selleni, et taasloodi iseseisev Eesti Riiklik Meremuuseum ja Ants Pärnast sai selle direktor alates 1. juulist 1961. Vähetähtis polnud ka see, et Meremuuseumi loomise ideed ning algselt Linnamuuseumi juurde osakonna loomist toetas igati Eesti Merelaevandus.

Meremuuseumi käsutuses oli pärandus ennesõjaaegsest muuseumist, ent ilma sihipärase kogumistööta poleks olnud kuidagi võimalik jõuda uue ekspositsiooni avamiseni. Ja nii sõideti 1960ndate alguses läbi pea kogu Eesti rannik, kuhu oli võimalik pääseda, sest see tähendas pidevat piiritsooni lubade hankimist. Põhiliselt kasutasid muuseumi töötajad sel ajal ühiskondlikku transporti ning lühemad otsad tehti jalgsi ja jalgrattaga, tihti ka Pärna isikliku autoga.

Esimese külastajatele avatud ekspositsioonini jõuti Pikk tänav 70 praeguses administratiivhoones 1965. aasta 22. oktoobril. Kõrvalolev ja vaid tühjade müüriavadega haigutav suurtükitorn Paks Margareeta oli siis veel kauge unistus, kuigi esimesed visioonid sinna laienemisest kujunesid juba 1967. aastal. Sellega oli aga 1935. aastal Tallinna sadamas Baikovi sillal avatud Veeteede Valitsuse Sihta-



Ants Pärna.

sutis Meremuuseum jõudnud uuesti, kuigi ligi kolmkümmend aastat hiljem, tagasi meie kultuuriruumi ja muuseumimaastikule, paraku aga ekspositsiooni pinnalt väiksemana kui enne sõda. Õnneks aga siiski koos paljude nende eksponaatidega ja museaalidega, mis koguti juba 1930ndatel aastatel ja eksponeeriti vanas muuseumis.[1] Muuseumivarad pakiti kokku sõja alguses, sest muuseumi hoone võeti üle Balti laevastiku poolt, aga õnneks säilisid need Kiek in de Köki keldris ja jõudsid siis sealt Tallinna Linnamuuseumi haldusesse.

Kogu uus ekspositsioon paiknes kokku 103 ruutmeetril ning jagunes kahe suurema ja kolme väiksema ruumi vahel. Neljandal korrusel olid lisaks veel väikesed tööruumid. Avamisjärgselt töötas muuseumis kokku kaheksa inimest: direktor, peavarahoidja, vanemteadur, raamatupidaja, kassapidaja, kaks saalivalvurit, restauraator ja kütja-majahoidja. Nooremteaduri ametikoht täideti alles 1966. aasta septembris.

Aega ja olusid arvestades oli tegemist igati korralikult komplekteeritud muuseumiga, mis oli väike, aga kompaktne ning Pärnal polnud tarvis eraldi töökoosolekuid pidada, sest kõik olid niikuinii koos ja külastajate teenindamise võimalike probleemide lahendamiseks tuli lihtsalt kaks korrust allapoole laskuda.[2] 1965. aastal saavutati külastajate arvuks 25 000 ja kümme aastat hiljem oli see kasvanud juba 40 000 peale. Ka tänapäevases kontekstis tuleb tõdeda, et nii väikese muuseumi kohta on see igati tähelepanuväärne tulemus.

Olgu lisatud, et 1960.-1970. aastate esimese poole kajastamisel olen kasutanud Meremuuseumi teaduri ja hilisema kalandusosakonna juhataja Rein Orase mälestusi. Omal ajal hoolitses Pärna selle eest, et noormees peale Tartu Riikliku Ülikooli ajaloo osakonna lõpetamist saaks suunamise just Meremuuseumisse. Hiljem selgus küll, et noorteaduril polnud Tallinnas korralikku elamispinda ja selle leidmine polnud sugugi lihtne. Vastutuleliku inimesena lubas direktor Pärna pika aja jooksul Rein Orasel ööbida oma kabineti diivanil, ent seda otsustavamalt toetas ta ka mehe

[1] Aastail 1935-1940 külastas Meremuuseumi 14 526 inimest ja museaale oli 1940. a nimekirjas 1010.

[2] Rein-Aksel Oras „Minu lugu helesinise taeva taustal. Meenutusi" , V peatükk, Meremuuseumiaastad. Tallinn, 2004. (käsikiri)

korteritaotlusi Kultuuriministeeriumis, mis lõpuks siiski 1969. aasta veebruaris Mustamäele eraldatud korteri näol positiivse lahenduse sai.

1967. aasta sügisest kuni järgmise aasta kevadeni organiseeris Pärna muuseumi juures oma töötajatele viiekümnetunnise laevaehituse ja merepraktika kursused, mida viis läbi tõeline professional – kapten Hermann Tõnissoo, kes oli tuntud kui filigraanne mudelimeister ja Tallinna Merekooli õppejõud. Muuseumi kogude täiendamine mudelitega oli eelkõige direktori pärusmaa ja mälestuste järgi oli tal kabinetis ka üks pudel koos sinna sisseajamiseks ettevalmistatud purjelaeva mudeliga, mida ta huvi korral hea meelega demonstreeris.

1968. – 1974. aastani anti muuseumis välja humoorikat infolehte, mille esimesed kolm numbrit kandsid nime "Kõdi", ning autoriks olevat olnud muuseumis paar aastat teadurina töötanud Ralf Parve juunior. Hiljem nimetati väljaannet aga hoopis traditsioonilisemalt "Meri ja meie", kus meelelahutuse kõrval oli merejutte, kroonikat ja huvitavaid juhtumisi varasematest aastatest. Muuseum vajas kontakti endiste mere- ja kalameestega ja nii sündis 1966. aasta veebruaris Meresõprade ring, mis kasvas üsna arvukaks ja ka väga toimekaks. Halastamatu aeg tegi aga oma töö ning 1990. aastate alguseks selle tegevus hääbus.

Aastatel 1975 – 1986 juhatas ringi legendaarne kapten Johannes Konga ja need olid väga mäletamistväärt koosolemised. Meresõprade ringi, Meremuuseumi ja Käsmu rahvamaja eestvedamisel alustati 1970. aastal ürituste sarja, mis kandis nime "Käsmu kevad". See ettevõtmine jätkus kuni 1979. aastani.

Paljuski tänu Etnograafiamuuseumi teaduskonverentside eeskujule küpses idee ka Meremuuseumi teaduskonverentsi korraldamisest. Esimene toimuski 15. ja 16. mail 1970. aastal ning vaatamata ruumikitsikusele ikkagi oma majas. Ettekannetele lisaks tehti väljasõit Tallinna lahele ning loomulikult oli ka õhtune pidu aurulaeval "Koit". Järgmine teaduskonverents peeti 1975. aasta mais ja seda tunduvalt suuremates Mereklubi ruumides.

1970. aasta tundub üldse Meremuuseumile erakordselt tegus olnud ja ka lõppakord oli tähelepanuväärne. 25. detsembril kutsuti Pärna ja Oras kuunar-kohvikusse "Kihnu Jõnn", mis seisis Pirita jõel kai ääres, kus salvestati kalurite uue aasta meelelahutussaadet. Pärna osaks oli suurest õlleankrust klaase täita ja kõigile head uut aastat soovida. 1. jaanuaril said kõik seda televiisori vahendusel näha.

Kui tänapäeval pole muuseumide välisnäitused mingi eriline sündmus, siis varem oli see midagi erakordset, nii ka Eesti Riikliku Meremuuseumi näitus "Eesti ja meri", mida eksponeeriti alates 1969. aasta oktoobrist kahe kuu vältel Tšehhoslovakkias Košices ja Bratislavas. Näituse ülespanek ja esimeste nädalate giiditöö jäi Ants Pärna ja Vello Kuldna kanda. Järgmist Meremuuseumi välisnäitust tuli aga paraku ligi viisteist aastat oodata, enne kui Kotka merepäevadel Kymenlaakso maakonnamuuseumis õnnestus esitada väljapanekut Eesti meresõidu ajaloost.

Ants Pärna sai mahti ka töö kõrvalt lõpetada 1969. aastal kaugõppes ajaloolasena Tartu Riikliku Ülikooli ajaloo osakond, diplomitööks ülipõhjalik kaheköiteline Tallinna Merekooli ajalugu. Ka järgnevatel aastatel oli Eesti merehariduse uurimine üheks tema meelisteemaks. Samas oli tal ka kindel mõte minna edasi ja koostada kandidaaditöö Eesti meresõidust. Selle nimel astus ta õhtuülikooli, et kuulata loenguid, mida oli tarvis filosoofia eksami sooritamiseks. Töö jäi aga mitmetel põhjustel lõpuni tegemata. Ühena võiks välja tuua teaduskraadiga autoriteetse juhendaja puudumise. Polnud kedagi, kes oleks sellest teemast tõsiselt huvitatud olnud ning nõu andnud ja vajadusel tagant torkinud. Siiski oli see üheks ajendiks, et 1972. aastal sõlmis Pärna kirjastusega "Valgus" lepingu meresõidu ajaloost raamatu kirjutamiseks.

1973. aastal loodi Merekeele Nõukoda, mille liikmeks oli Pärna niikaua kui tervis lubas, seega ka pärast muuseumist pensionile minekut. Nõukoda oli hiljem tegev "Mereleksikoni" artiklite kirjutamisel ja on praeguseks jõudnud Veeteede Ameti katuse alla.

Viimastel aastakümnenditel on Meremuuseumi üheks pärisosaks olnud allveearheoloogia, mis sai algselt innustust just eestlaste muinaslaeva otsimise ideest. Veel enne mereekspeditsioonide algust 1978. aastal toimusid 1973. aasta suvel Pärna eestvedamisel välitööd Sõrves Läbara külas. Ajendiks oli ühes varasemas Eesti Looduse artiklis mainitud Nuki talu kaevu kaevamise lugu. Väidetavalt olevat seal enne Esimest maailmasõda satutud kaevu kaevamisel laeva jäänustele. Eeltöö ja talukoha kaardistamine oli põhjalik, ent mitmetes kaevandites satuti vaid olme- ja sõjajäänukitele. Rohkem muuseum niisuguseid arheoloogilisi välitöid ei korraldanud. Tunduvalt produktiivsem oli retk, kui koos tuletornide ehitaja Armas Luigega ning Rein Orasega sõideti Pärna autoga 1974. aasta septembris piki meie põhjarannikut kuni Narva- Jõesuuni, et pildistada kõike merenduslikku, mis objektiivi ette jäi. Vaid need, kellel on olnud kokkupuuteid nõukogude piirivalvega, oskavad aimata, kui palju tuli teha eeltööd ülemustega, et sõit ei oleks juba esimese tuletorni jalamil takerdunud.

1975. aastal, kui tähistati Eesti raamatu juubeliaastat, ilmus Ants Pärnalt vana kooli graafikute Allex Küti ja Olev Soansi rikkalike illustratsioonidega raamat "100 laeva", mis oli tänuväärseks jätkuks eestikeelse mereajaloolise kirjavara ilmumisele, sest 1965. aastal oli ilmunud Robert Kurgo raamat "Rannalautritest ilmameredele".

Pärna koostöö Soansiga jätkus mitmete kultuurilooliste kaartide ("Eesti purjesõidu ajalugu", "Eesti merekoolid" jt) või siis ka kunstniku enda poolt kasutusele võetud termini – infograafika – ajaloolise taustmaterjali kokkupanekul. 1979. aastal ilmus lõpuks kauaoodatud raamat "Meri ja mehed. Meresõidust Eestis", mis andis hea ülevaate meie meresõidu vanemast ja uuemast loost, ent kandis paraku ka tublit ilmumisajastu pitserit, seda just iseseisvusaastate käsitlemisel. Aeg oli selline.

Mulle kui just samal aastal, suuresti tänu juhusele, muuseumi tööle sattunule oli see aga kiiduväärseks abimeheks sisenemisel meie meremaailma. Sealtmaalt hakkab ka minu mäletamine Pärna tegemistest ja toimetamistest, kui Meremuuseumi ajutises asupaigas Pikk tänav 33 (Paksu Margareeta kompleksis käis siis juba renoveerimine) tolleaegne direktori kt Bruno Pao mind tööle pani ja hiljem ka Pärnale tutvustas, kes oli just ministeeriumist muuseumi tagasi siirdumas.

Aastatel 1976 – 1979 juhtiski Ants Pärna Kultuuriministeeriumis muuseumide ja kultuurimälestiste teaduslik-metoodilist nõukogu, mis ehk siiski oma bürokraatlikkuses nii südamelähedane amet ei olnud. Aga nõukogul oli oma osa selles, et 1978. aastal asusid Poola restauraatorid Meremuuseumi tarbeks renoveerima Paksu Margareeta suurtükitorni ja kogu kompleksi . Sellest oldi juba palju aastaid unistatud. Muidugi oli ka suur osa läheneval Moskva olümpiamängude Tallinna purjeregatil, ent Pärna oli lihtsalt õigel ajal ja õiges kohas otsustajate läheduses. Natuke negatiivsema varjundiga oli, et kompleksi renoveerimist rahastas Moskva ja ehituslepingu poolakatega sõlmis Tallinna linn ning muuseumi direktori sõnaõigus ehitusprotsessi mõjutamisel oli mõnevõrra limiteeritud.

Alates 1979. novembrist ongi Ants Pärna tagasi Eesti Riikliku Meremuuseumi direktori ametikohal. Suurpäev saabus 1981. aasta 27. aprillil, kui külastajatele avati uue ja värske ekspositsiooniga Meremuuseum. Ekspositsiooni (suurusega 703 ruutmeetrit) kujunduse autoriks oli kunstnik Saima Veidenberg, kellele mereteema oli läbinisti tuttav. Oli ta ju laeva- ja Loksa sadamakapteni Ernst Veidenbergi tütar.[3] Olles siis ise veel abistava tööjõu staatuses, ei hoomanud ma loomulikult kõiki probleeme, mida kätkes endas ühe ekspositsiooni loomine ja muuseumi avamine direktorile, ent aeg-ajalt ja lõpuks üha tihedamini kostuv meremehele omane vali hääl andis nendest selgelt märku. Tänapäeval mõjub see ühteaegu koomiliselt ja rumalalt, ent tolleaegse kõikvõimsa asutuse *Glavliti* (Kirjanduse ja Kirjastusasjade Peavalitsus) nõudel ei olnud võimalik eksponeerida vanu ja uuemaid fotosid, mis kujutasid kivimaja mere kaldal, ning tavalise merekaardi näitamine oli täielikult välistatud.

Tegelikult oli esialgne plaan, et Meremuuseum avaks uue ekspositsiooniga uksed just siis, kui Tallinnas toimub olümpia purjeregatt ehk 1980. aasta suvel, ent kõik ei lähe alati kavatsetu kohaselt ning näha sai siis vaid restaureeritud suurtükitornis esimesel kahel korrusel ajutist näitust, kus põhitegijateks olid laevamudelid.

Samas oli Pärnale lubatud, et pärast esimese etapi tööde lõpetamist asutakse teostama teist etappi, mis nägi ette hoidlaid, konserveerimis- ja restaureerimisvõimalusi kõrvaloleval kinnistul (Pikk 68). Ent järgnevate aastate jooksul kogu idee hääbus vaikselt. Sealtpeale on kaasaegsete hoidlate puudumine ja seetõttu järgnevatel aastatel opereerimine erinevatel ajutistel pindadel olnud muuseumile parajaks probleemiks, mis pole tänaseni korralikku lahendust leidnud.

[3] Saima Veidenberg oli ka 1965. aastal avatud muuseumi ekspositsiooni kujundaja.

1979. aasta tõi Pärna algatusel ka meile esimese muuseumilaeva – õppepurjeka "Vega", millele Eesti Merelaevandus ja Merekool enam kasutust ei leidnud. Olümpiale eelneva sügistalve veetis "Vega" Paljassaares, naabriks viimane Eesti Merelaevanduse kaubaaurik "Koit" ("Verhojansk"), vahimeesteks aga juba muuseumirahvas, keda juhatas laevaga kaasa tulnud pootsman Lev Lantšov.

Kogu järgmise suve oli aga "Vega" Pirital otse olümpiatule vastas tribüünide ees ja kambüüsis tegi süüa särav ning sõnaosav laevakokk Juuli Kirves. Hommikuse peegelsileda merega purjelaeva Paljassaarest Piritale pukseerides oli Pärna oma sõiduvees ja kirsiks tordil oli, et pukser "Triigi" kapteniks oli siis Vilma Tõevälja – tol ajal meie ainuke naiskapten. Olin mitmekordselt vaimustunud, et olin esimest korda purjelaeva pardal, mis sest, et puksiiris ja ahter ees Pirita poole liikumas, aga seda kohe naiskapteni juhatuse all. Siis polnud veel õrna aimugi, et seitseteist aastat hiljem jääb minu organiseerida "Vega" üleandmine soomlastele ja Pietarsaarele pukseerimine. Vahemärkusena veel, et viis-kuus aastat tagasi alustas Pärna ühe oma viimase tööna kuulsate Eesti kaptenite sarjas Vilma Tõeväljast raamatu kokkupanemist, ent see jäi paraku pooleli.

Meremuuseum alustas allveearheoloogiliste ekspeditsioonide korraldamisega 1978. aasta suvel ja seda suuresti Vello Mässi initsiatiivil. Kui esimesed aastad kasutati Kirovi-nimelisest kalurikolhoosist saadud tuukrikaatrit koos meeskonnaga, siis mõne aja pärast muutus üha selgemaks oma laeva vajadus. Pärnu Kalurist leiti 1982. aastal mahakandmiseelses seisus väike 1968. aastal ehitatud MSTB-tüüpi kalatraaler, mille kolhoos oli nõus muuseumile loovutama. Nüüd jäi Pärna mureks esmasteks remondivajadusteks raha leidmine-kombineerimine ning kapten Mässi järelevalve all võisid "Mare" uuestisünni tööd alata.

Järgnevate aastate jooksul sai tehniliselt pidevalt täiustatud ja kaasajastatud laevast korralik uurimislaev, mida muuseum võis kasutada ka oma välisnäituste transpordiks Svendborgi, Visbysse, Karlskronasse, Raahesse, Hankosse, Marienhamni, Helsingisse ja Kotkasse. See avas täiesti uue dimensiooni muuseumi tegevuses, seda enam, et oma uurimislaeva omamine on ümberkaudsete meremuuseumide hulgas ka siiani üsna haruldane.

1985. aastal leidsid Meremuuseumi klubi "Viikar" sukeldujad Maasilinna alt väinast haruldase laevavraki, mis ka 1987. aastal konserveerimiseks Orissaare alla Illikulaiule välja tõsteti. Kogu ettevõtmise finantseerimiseks saadi taotluse alusel raha Ministrite Nõukogu reservfondist, mis ilma heade toetajateta poleks kuidagi võimalik olnud.

Eelnevalt on käesolevas loos mainitud juba mitmeid Meremuuseumi juures toimetanud klubisid ja ringe. Sama tendents jätkus ka 1980. – 1990. aastatel, kui lisandusid Polaarklubi, Eesti Mereväelaste Klubi, Jäämurdja "Suur Töll" Klubi. Pärnale sellelaadne tegevus meeldis ja tema toetus ning võimalusel ka osavõtt klubilisest tegevusest ning erinevatest ekskursioonidest oli entusiastlik. Tema initsi-

atiivil loodi ka 1989 Eesti Meremeeste Liit, mille vanemana ta tegutses kuni 2000. aasta alguseni. Kõik see aitas muuseumi ümber kujuneda teatud kindlal toetajaskonnal ja ei olnud tarvis moodustada eraldi muuseumisõprade seltsi. Meremuuseumi juures on seni edukalt ajaproovile vastu pidanud vaid Antarkita lepingu allakirjutamise aastapäeval 1. detsembril 1984. aastal asutatud Polaarklubi ja hetkel paistab, et see kestab toimekalt ka edasi.

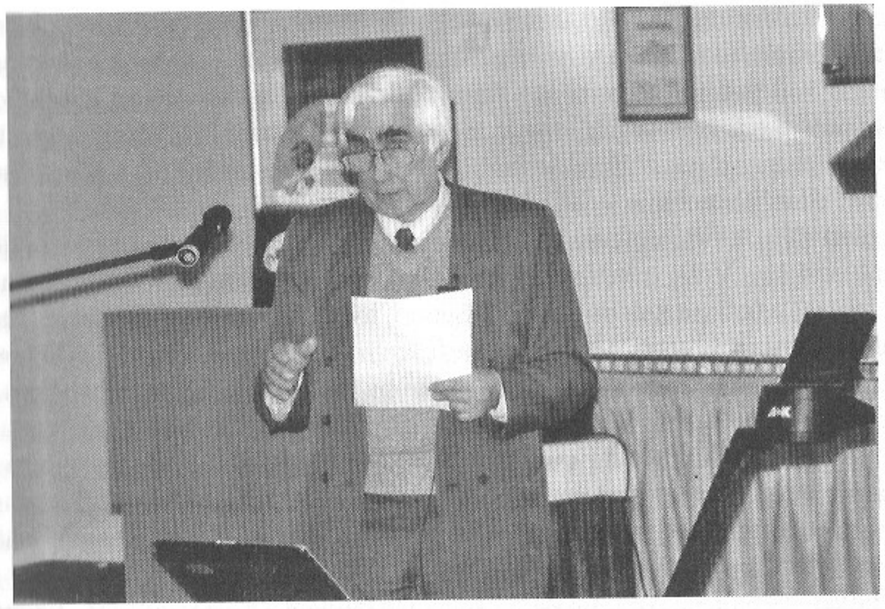
1980. aastad olid meie tegevuses justkui omalaadsest tõusulainest kantud, mis sai oma algtõuke ikkagi vastavatud muuseumist ja uutest võimalustest. Külastusnumbrid kasvasid 1982. aasta 84 000 külastajast kuni rekordilise numbrini 1987. aastal – 121 000. Täpsemalt ei mäleta, millistel asjaoludel, aga muuseumile pakuti Moskva Tehnikamuuseumi poolt võimalust korraldada seal näitus juba 1960. aastast tuttava pealkirjaga "Eesti ja meri". Pärna sai ARSiga kokkuleppele puidust valgete ja esiklaasiga vitriinikastide valmistamiseks, järgnes eksponaatide valik, tekstide tegemine ning 1986. aasta juunis oli näitus Moskvas.

Sama näitus jäi veel mitmeks aastaks Venemaa avarustes rändama, andes muuseumitöötajatele võimaluse reisida ja viibida erinevates muuseumides Minskis, Karagandas, Tomskis, Novosibirskis, Južnõi Sahhalinskis ja Vladivostokis. 1988. aastal jõudis näitus, olles reisinud tuhandeid kilomeetreid raudteekonteinerites, ilma kadudeta Tallinna tagasi.

1987. ja 1988. aasta suvel õnnestus "Marega" külastada piiritsoonis nii Suur-Tütarsaart kui ka Suursaart. Sama aasta oktoobris jõudis Meremuuseumi meeskonnaga Lomonossovist puksiiris Tallinna ka jäämurdja "Suur Tõll", ehkki siis küll veel ametlikult "Volõnets". Kõik need sündmused sattusid õigele ajale või isegi viimasele võimalikule ajale. Siitpeale muutus kurss lääne suunas ja ka lääs pööras oma uudishimuliku pilgu meie poole.

Kui 1990. aasta septembris tegi rahvusvaheline meremuuseumide organisatsioon (ICMM) oma seitsmenda kongressi reisilaeval "Kristina Regina", mis sõitis marsruudil Stockholm-Marienhamn-Peterburi -Tallinn-Helsingi, sai kutse osalemiseks ka Ants Pärna. 3. septembril tuli aga muuseumil vastu võtta üle saja delegaadi, korraldada linnaekskursioonid ja tutvumine Paljassaares seisva jäämurdjaga "Suur Tõll", mis tekitas imetlust ning ka peavangutusi, sest laeva väljanägemine polnud veel selline, millega kuulsate muuseumilaevadega ärahellitatud seltskond harjunud oli. Päev lõppes meeleoluka vastuvõtuga Meremuuseumis, mida aitas läbi viia ajastule omane "Royal" piiritusel põhinev kokteil. Meie Meremuuseumist sai siis ka esmakordselt rahvusvahelise meremuuseumide organisatsiooni täisliige.

Perioodil 1988-1992 toimus Meremuuseumis tõeline maailma avastamine: osalesime mitmetel konverentsidel, vahetasime näitusi või ka lihtsalt kohtusime kolleegidega. Peale allveearheoloogia näituse eksponeerimise Soomes ja Rootsis toimusid ka sukeldusklubide vastastikused külaskäigud koos muuseumirahvaga. 1990. aastal valminud näitus "Meremehe mälestused" osutus populaarseks ja seda



Ants Pärna esinemas Meremusueumi 70. juubelil.

sai näidatud kahe aasta jooksul Soomes, Rootsis ja Taanis – kokku tervelt kaheksas muuseumis. 1990. aastal toimus ka 1848. aastal ehitatud Stavangeri Meremuuseumi luubi "Anna af Sand" retk Läänemerele, et meenutada kunagist Norra heeringakaubandust.

Keeruliseks tegi aga ettevõtmise see, et aja kokkuhoiu huvides oli plaan Norra laev tuua peale Pärnu külastamist otse läbi Väinamere Tallinna. Juba ammu pole selles enam midagi erilist, ent siis tuli Pärnal korduvalt veenda erinevaid ametiasutusi, julgeolekut ja piirivalvet, et tegemist pole millegi ohtlikuga. Luba saadi ja jahikapten Olev Roosmaa kindlal lootsimisel norrakad ilma vahejuhtumiteta ka Tallinna jõudsid.

Norrakate invasioon aga jätkus ning 1991. aasta augustis tuli muuseumil siinmail vastu võtta esimest autentset viikingilaeva koopiat "Havorn", mis oli ehitatud 1985. aastal Gokstadi laeva järgi, ehkki 1/3 võrra originaalist vähendatuna. Kaasaegseil viikingeil oli plaan Tallinnast purjetada Peterburi ja alustada siis muistsete eeskujude järgi teekonda Venemaa sisevetel Musta mere poole. Ajastus oli aga poliitiliselt ärevate aegade tõttu üsna kehv, kuigi vaieldamatult huvitav, aga Kroonlinnast kaugemale neid ei lastud ja laev jäi Helsingisse järgmist aastat ootama.

Järgmisel aastal jätkus projekt puupaadi ehitamise seminariga Koguva külas. Siiani on sööbinud mällu pilt viikingilaeva saabumisest õhtupäikeses küla alla. Kõigil oli üheks hetkeks tunne, justkui oleksid ajamasina rännakud ka reaalselt

võimalikud. Meelde jäi kogu üritus veel selle tõttu, et enne parvlaevale minekut sai Tuudi poest koos Pärnaga viimaste rublade eest ostetud liha- ja kalakonserve seminaril osalejate toitlustamiseks. Pärast 20. juunit Tallinna tagasi jõudes kehtis juba kroon ja tuli hakata harjuma uue finantsreaalsusega. "Havorni" mehed olid aga visad ja nad jõudsid lõpuks samal aastal piki siseveeteid ning Mustal merel seilamist ikkagi Istanbuli.

Tuleb välja, et Meremuuseumi lähiajaloos on 27. aprill märkimisväärse tähendusega, sest kui 1981. aastal avati sel kuupäeval uuendatud Meremuuseum, siis 1992. aastal võeti samal päeval muuseumi töötajate ja Kaitsejõudude Peastaabi valvemeeskonna toel üle allveelaev "Lembit". Nii nagu "Suure Tõllu" puhul, polnud ka nüüd vaja mõelda selle peale, kui palju see kõik hakkab tulevikus raha nõudma ning hooldeprobleeme tekitama, vaid oluline oli teha Eesti merenduse ja ajaloo seisukohast kiire ning ainuõige otsus. Küll aeg annab arutust ning nüüd, kakskümmend seitse ja kakskümmen kolm aastat hiljem tuleb tõdeda, et vaatamata vahepealsetele probleemsetele aastatele on need kaks laeva saanud siiski väärika kohtlemise osaliseks.

Endise meremehena nautis Pärna seda, kui sai laeva peal tegutseda, ise otsi sikutada või laevamehi kamandada ja eks tuli teha ka valjemat häält, kui keegi kohmerdama jäi. Seetõttu ei olnud pikemat kaalumist, kui Kotka sadam tegi ettepaneku, et "Suur Tõll" võiks 1993. a juulis olla seal merepäevade külaliseks. Edasi-tagasi pukseerimine nende kulul, ülejäänu jäi aga Meremuuseumi kanda. Selleks ajaks oli küll laev elementaarselt puhastatud ja ka hädapärast värvitud, ent see polnudki kõige olulisem, sest soomlased said suurepäraselt aru, et kui midagi on Venemaa käest kätte saadud, siis see nõuabki palju hoolt ja vaeva. Merepäevade tähtkülalise staatus tuli seega suhteliselt kerge vaevaga kätte. Ilmad olid soojad, meri vaikne ja ka see ei rikkunud kuigi palju tuju, et ärasõidu saginas olime soetanud laevale külmkapi, ent jätnud kontrollimata elektrisüsteemi, mis oleks merel sellele tarvilist voolu andnud. "Suure Tõllu" aktsioonid jätkusid samuti järgmisel aastal, kui juulis juubelilaulupeo tuletoomise tseremoonia ühe osana laev Linnahalli juurest oma aurumasinate jõul Tallinna lahele sõitis.

1996. aasta suvel tuli läbi Rootsi suursaatkonna direktorile järelepärimine, et kas muuseum on huvitatud näituse koostamisest, mida eksponeeritaks järgmise aasta suvel Karlskronas, kui seal avatakse uus meremuuseum. Samasugused ettepanekud tehti ka teistele ümber Läänemere paiknevatele meremuuseumidele. Patt oleks olnud keelduda ja nii valmiski näitus Eesti-Rootsi merenduslikest kontaktidest ja tuli ka otsus, et ainuõige on sinna minna oma laevaga ehk "Marega". Kui 1996. aasta suvel seisis mõnda aega allveelaev "Lembitu" poordis 13. sajandi kaubapurjeka koopia "Aluett" Kalmarist, mis purjetas kuningas Valdemar II Sejr lootsiraamatu jälgedes, siis sai ka Vello Mäss neilt informatsiooni, kuidas kõige parem oleks Karlskronasse siseneda.

Järgmine suvi neid juhiseid kasutades ja saarterägastikus orienteerudes olimegi järsku märkamatult Karlskrona, Rootsi suurima mereväebaasi sisereidil. Vastu võtma tulnud mereväeohvitserid olid seepeale üsnagi häiritud olemisega, kuigi sõbralikud, sest olime ikkagi kutsutud külalised. Pole võimatu, et hiljem isekeskis meenutati 27. oktoobrit 1981, mil kahe kilomeetri kaugusel mereväebaasist koperdas karidele nõukogude allveelaev S-363. Peale näituse ülespanemist anti meile teada, et enne ametlikku avamist tuleb kuningas Carl XVI Gustaf ka külalisnäitustega tutvuma, aga kohal võib olla ainult direktor. Nii saigi Ants Pärna kokku Rootsi kuningaga.

Pärna pidi Rootsimaalt ettenähtust varem tagasi tulema, sest oli korraldatud peaminister M. Siimanni visiit "Suure Tõllu" peale. Eesti Vabariik 80 juubelliprogrammi raames pidi toimuma kahe teeneka jäämurdja (koos soomlaste "Tarmoga") ühiseksponeerimine Helsingis ja Tallinnas. Probleemiks oli, nagu ikka, eelarveraha puudumine laeva renoveerimiseks. Pikka juttu ei olnudki vaja ning 26. augustil eraldati vabariigi valitsuse reservfondist 1,5 miljonit krooni laeva remonttöödeks ja järgmise aasta aprillis veel ligi veerand miljonit eksponeerimiskulude katteks. Need olid lõpuks peale mitmeid aastaid esimesed suured investeeringud jäämurdjale.

Kogu ettevõtmine 1998. aasta aprillist maini õnnestus kenasti ning ilusaks krooniks oli, et Helsingis anti "Suure Tõllu" salongis Eino von Belli pärijate poolt Meremuuseumile üle punane *leijonalipp*, mis heisati 29. märtsil 1918. aastal, kui laeva hõivasid soome iseseisvuslased.

Sama aasta septembris vahetasime peale Kultuuriministeeriumi korraldatud konkurssi Ants Pärnaga kabinetid ja lauad, tema jätkas omal soovil teadurina, mina direktorina. Ühena esimestest asjadest võttis ta ette minu veel tegemata töö, nimelt pärast tuletornide ehitaja Armas Luige surma 1991. aastal muuseumile tulnud materjalid, mis olid seni seisnud süstematiseerimise ootuses merendusosakonna riiulis.

Järgnevatel aastatel pühendaski ta palju aega merendusjuristi Imant Siimeri, Eesti Meremeeste Unioni, reeder Arved Mägi muuseumile üle antud arhiivide korrastamisele. Siia lisandusid veel laevamudelite kogu ülevaate tegemine, kaasaja merendustegelaste kohta andmete kogumine ning merenduskronoloogia koostamine. Pärna võttis enda hoole alla ka Memento Mare seltskonna, kes Meremuuseumis regulaarselt oma koosolekuid pidas. 1999. aastal kirjutas ta ka poeemi "Estoniast".

Luulepisik köitis Ants Pärnat sedavõrd, et aastatel 2001-2007 andis ta oma kulu ja kirjadega välja kuus luulekogu, mis moodutavad omalaadi terviku, sest esimene kogu kannab pealkirja "Mu meri" ja viimane "Mu laev". Iga raamatu ilmumist sai ka muuseumi puhkeruumis vahuveini ja tordiga tähistatud.

Kui 2004. aastal ilmus kirjastuse SE & JS poolt ning Helju Jüssi ja Aule Kingi toimetamisel raamat "Otto Meier – eestlane", mis põhineb laevakapteni ja reederi

Otto Meieri (1881–1955) omanäolistel mälestustel, oli ka ühtlasi saavutatud kirjastusega kokkulepe, et sellest saab Eesti kuulsate kaptenite sarja avaraamat.

Pärna võttis asja väga tõsiselt ning 2006. aastal ilmuski sarja teine raamat kapten Hermann Tõnissoost, järgnesid 2007. aastal teos kapten Elmar Annikost ja 2008. aastal kapten Paul Rohtlaanest. 2011. aastal ilmus samast sarjast, ent nüüd juba Jüri Vendla toimetamisel, raamat kapten Ants Lepsonist.

2009. aasta algul otsustas Ants Pärna, et nüüd on aeg muuseumist pensionile jääda ja sellega sulgus lõplikult peatükk poole sajandi jagu aastatest, mis olid elatud nii Meremuuseumile kui ka Eesti mereajaloole. Tema viimaseks raamatuks jäi 2011. aastal kirjastuse Eesti Raamat vahendusel ilmunud novellikogumik "Merel ja maal", mis jutustab meremeeste argipäevast, seiklustest, igatsustest ja lootustest.

Summary

Ants Pärna's time in Maritime Museum (1961 – 1976, 1979 – 2009)

By Urmas Dresen

Last year at the at 31th of December passed away Ants Pärna, who has been for many years the director of Estonian Maritime Museum and thanks to him museum started its activities again in the 1960ties. Pärna was born in the southern part of Estonia, graduated at the Navigation School in Tallinn in 1957 and had his active service as the mate at the Estonian Shipping Company ships up to 1960. After that he started with very few supporters activities what's lead to that, at the First of July 1961 he was appointed to the director of the newly founded Estonian State Maritime Museum, what was the direct successor of the first Maritime Museum (1935 – 1940) in the Port of Tallinn. New permanent exhibition (103 m2) was opened in 22th of October in 1965 at the location of Pikk Street 70 in the old town. To maintain the contacts with former seamen and also collecting the historical material, was organized by Pärna in 1966 the old sailors club, what was active until the beginning of 1990ties. In 1969 he graduated as historian the Tartu State University and his diploma work was about the history of the Navigation School in Tallinn. His first book – " 100 Ships " was published in 1975 and the second – " Sea and Sailors. Seafaring in Estonia" in 1979. Pärna left museum for a short period in

1976 – 1979, but working as head of department at the ministry of culture, was not satisfying job to him and he returned back to maritime museum. Already in 1978 the major renovation works started in the Great Seagate complex to turn it into the new modern maritime museum, what was opened in 27th of April in 1981. Pärna had also very active role, that museum got it's first museum ship – former sail training ship "Vega", built in Finland in 1952. In 1982 museum acquired the old small fishing trawler from Pärnu and in later years it was converted for the underwater research vessel "Mare". Museum was active and rather popular among the visitors, in 1984 museum had 84 000 and in 1987 was the record year – totally 121 000 visitors. Using the historically right moments with personal initiative and also with the good luck, leaded museum to developments, what concluded, that in 1988 we got back from the Soviet Baltic Fleet historical steam icebreaker "Suur Tõll" (built in 1914) and also the former Estonian Navy submarine "Lembit" (built in 1937). In the 1990ties museum had several temporary exhbitions in Finland, Denmark and Sweden and also two visits with icebreaker "Suur Tõll" to Helsinki and Kotka. In September 1998 Ants Pärna left the position as a director of Maritime Museum and continued as researcher, but not only that, because he was president of the Estonian Seamen Union (refounded in 1989) until 2000. Now he had also more time for writing and in 2006 was published by SE & JS and edited by Ants Pärna first book from the series – famous Estonian captains: "Captain Hermann Tõnissoo" who was also his teacher in Tallinn Navigation School. In 2007 and 2008 were published also books of two captains – Elmar Anniko and Paul Rohtlaan. His last with book with different novels – " At Sea and on land" was published in 2011. Ants Pärna retired from the Maritime Museum in 2009 and the museum has been for him the whole life and with his attitude and passion to the maritime history he has been inspired many people around him.

Eesti Meremuuseumi juubeliaasta – Meri on minu, sinu, meie!

Teele Saar

Tänavu 80. aastapäeva tähistav Eesti Meremuuseum on juubeliaasta motoks valinud „Meri on minu, sinu, meie!“, mis kõlab ka sissejuhatusena 2016 algavale merekultuuri aastale. Selle lausega tahame tähelepanu pöörata merele meie kõrval ja sellele, kuidas merel on olnud ja on ka täna meie elus väga oluline roll.

Nõukogude okupatsiooni aeg katkestas varasemad merekultuuri traditsioonid ja kuigi viimastel aastakümnetel on meri meile tegevuseks avatud olnud, võiksime ka ise rohkem merele ja merendusele avatud olla. Juubeliaasta hüüdlause tahaks panna inimesi mõtlema, millist rolli mängib meri meie kultuuris, majanduses, ajaloos, keeles, igapäevaelus ja traditsioonides.

Meri on minu, sinu, meie!

Plaan asutada Eesti Meremuuseum ilmus laiema avalikkuse ette esmakordselt 2. septembril 1931, kui Päevalehes ilmus teadaanne: *„Meremuuseumi korraldamisel palub weeteede walitsus lahket kaasabi kõigilt, kellel laewasõiduga tegemist. Selleks palutakse saata weeteede walitsusele andmeid wanadest meretegelastest, tähtsamatest laewaehitusmeistritest, laewade ehituskohtadest, wanal ajal ehitatud laewadest, nende plaane ja mudeleid, millel wõiks olla ajalooline tähtsus“.*

Muuseum avati laiemale avalikkusele 23. veebruaril 1935. aastal Tallinna sadamas Baikovi sillal asunud hoones. Viimastel aastatel on Meremuuseum läbi teinud suuri muutusi. Muuseumi ekspositsioonipind on kasvanud enneolematult suureks, töötajaskond aga varasemaga võrreldes suurenenud ligi kolmekordseks ja koos sellega on olnud tegevused oma majades (Lennusadamas ja Paksus Margareetas) rohkem fookuses. Juubeliaastal oleme plaaninud senisest rohkem viia oma tegevust müüride vahelt ja kuplite alt välja ning suhelda kogukonnaga.

Vaade 1935. aastal avatud Meremuuseumi ekspositsioonisaali.

Muuseumi juubeliaastat alustasime veebruaris mälestuste kogumisaktsiooniga, mis seekord suunab meremehi ja ka tavalisi inimesi rohkem merendusega seotud igapäevaelule tähelepanu pöörama. Kogumiskampaania “Minu päev merel” eesmärgiks on talletada muuseumis lugusid ja detaile inimeste mereelust. Sageli arvatakse, et muuseumikogudesse kuuluvad vaid haruldused ja eriti tähtsad asjad ning mälestused, kuid tegelikult on vaja koguda ka argipäeva, millel vahel on isegi suurem ajalooline tähtsus kui haruldusel. Mälestuste kogumisele ei ole me asetanud ajalisi piiranguid. Oma töö- või lustireisist merel võib kirjutada nii aastast 1937 kui ka käesolevast aastast.

Koos kogumiskampaaniaga tahame juubeliaasta moto „Meri on minu, sinu, meie!“ abil äratada huvi merenduse vastu koolilastes, kellele oleme kavandanud temaatiliste loovtööde konkursi.

Tänapäeva merendus ja laevandus on varasemast oluliselt rohkem seotud keskkonnariskide ja -reostuste temaatikaga. Kuigi Meremuuseum jääb ilmselt veel aastateks meresõidu ajalugu uuri-

Meremehe piip Eesti Meremuuseumi kogus.

vaks muuseumiks ja keskkonnauuringutega tegelevad meil teised asutused, siis lähtuvalt teema aktuaalsusest asume sel aastal koos „Teeme ära!“ talgupäevaga randu ja mereäärseid piirkondi koristama.

Muuseumimüüride vahelt välja tulles osaletakse selle aasta jooksul pea kõikidel mere- ja kalafestivalidel. Suurematesse suplusrandadesse jõuab suveks näitus iga ranna eripärastest lugudest ja piirkonna merendusest.

Vahetult enne juubeliaasta algust, 2014. aasta sügisel, jõudis kaante vahele vesilennukite angaaride ajalugu käsitlev raamat. Juubeliaastal pööratakse aga enam tähelepanu muuseumi vana ekspositsiooni asukohale, suurtükitornile Paks Margareeta vanalinnas. Oli ju Suur Rannavärav koos peatorni Paksu Margareetaga värav sadama ja linna vahel, läbi mille liikusid olulisemad kaubad, aga ka informatsioon ja inimesed.

Mälestuste kogumine „Minu päev merel“

23. veebruaril 2015. a kuulutas Meremuuseum välja mälestuste kogumise kampaania, mille eesmärgiks on täiendada muuseumi kogusid mere- ja kalameeste ja ka tavaliste inimeste mälestustega nende meresõitudest, elust ja tööst laeval. See on ainulaadne võimalus osaleda merendusajaloo talletamisel. Koos mälestustega võib muuseumile annetada ka fotosid, mis mälestuslugu täiendavad.

Mälestusi võib saata postiga aadressil Eesti Meremuuseum Pikk 70 Tallinn 10133, lisades juurde märksõna „Minu päev merel“ või e-kirjaga kogumine@meremuuseum.ee

Mälestuste kirjutajad saavad abiks võtta küsimused, kuid muuseum võtab hea meelega vastu ka vabas vormis kirjutatud mälestusi. Küsimused on abiks mälestuste kirjutamisel merel töötanud või töötavatele inimestele.

Minu päev merel

* Kuidas see päev välja nägi? Millal see merereis aset leidis?
* Kellena te päeva merel veetsite? Kas reisija või meeskonnaliikmena?
* Kuhu te sõitsite? Miks? (Veetsite vaba aega, täitsite tööülesandeid vmt.)
* Miks te merele läksite? (Tööülesannetes, sõbrad kutsusid, sportima jne).
* Millega te merele läksite? (Laevaga või paadiga, mõne muu veesõidukiga.)
* Kirjeldage palun seda veesõidukit.
* Kirjeldage, mida te merele minnes selga panite ja mida kaasa võtsite.
* Mida te merel olles tegite? Kui täitsite tööülesandeid, siis palun kirjeldage neid. Mida tegid teie kaaslased, kirjeldage?
* Miks otsustasite just sellest päevast kirjutada? (Kas sellel päeval juhtus midagi erilist?)

Pootsmann Villem laevatekil. 1930. aastad.

Igapäevaelu merel

* Miks otsustasite mere- või kalamehe elukutse valida? (Perekondlik traditsioon, muud põhjused.)
* Kui teie töökeskkond ongi või oli merel, siis palun kirjeldage, kuidas näevad või nägid välja teie igapäevased tööülesanded. Mis on teie ametikoht laeval või paadis?
* Millises piirkonnas te merd sõidate või sõitsite? (Läänemerel, Vahemerel, ookeanil jne.) Kui teie meresõidud jäid nõukogude perioodi, siis kirjeldage, milline oli kaugsõitu pääsemine? Milliseid protseduure selleks tuli läbida? Kas teate, kes tegid otsuseid?
* Kui töötasite kaugsõidulaevastikus nõukogude ajal, siis palun kirjeldage, kuidas nägi välja sadamate külastamine. Kas meeskonnal oli lubatud maale minna? Kui pikaks ajaks? Mis teid välissadamates imestama pani (kaupade rohkus, inimeste vabameelsus, heatujulisus)? Kuidas maaleminekut ja maal olekut kontrolliti? Milliseid kingitusi te lähedastele välissadamatest tõite?
* Kirjeldage oma tööriietust, töökeskkonda, elutingimusi laeval. Kui olete sõitnud erinevatel laevadel, siis palun võrrelge neid tingimusi omavahel.
* Kirjeldage suhteid laevameeskonnas. (Kas meeskond on mitmerahvuseline, kuidas see mõjutab omavahelist suhtlust?) Kui olete sõitnud erinevates meeskondades, võrrelge meeskonnasiseseid suhteid omavahel.

*Kuidas on pikkadel merereisidel viibimine mõjutanud teie suhteid perekonnas? Kuidas te tööl viibides perekonnaga suhtlete või suhtlesite? Milliseid sidevahendeid kasutate või kasutasite? Kuidas perekond teie elukutsesse suhtub või suhtus?

Summary

Anniversary of Estonian Maritime Museum – The Sea is Mine, Yours, Ours!

By Teele Saar

Estonian Maritime Museum was celebrating the 80th anniversary on 23rd February 2015, but actually all the museum events in 2015 are somehow linked to the anniversary. The slogan of the anniversary year is The Sea is Mine, Yours, Ours! The idea of the slogan is make the people to think about the sea and maritime issuses in our culture, economy, history, language and everyday life.

The idea of maritime museum was first introduced by enthusiastic seamen in September 1931, when there was a newspaper announcement to collect all the maritime objects and memories, that might have historical worth. Museum opened the door for the first time in February 1935. Therefore the anniversary year is also focused on the regular people and of course seamen to collect their memories about everdaylife on the sea. Museum started in February the memories collecting campagne called My Day on the Sea. In addition there are also lot of different activities for example to go more outside of museumwalls and communicate and converse with museum community through different ways. The anniversary year is also prelude for the year 2016, that is named by Estonian Ministry of Culture to the year of maritime culture.

Üle kahe aastakümne meresõidudokumentide büroos

Eino Ots

On möödunud juba 21 aastat, kui taasiseseisvunud Eestis alustati meremeeste diplomeerimist Eesti Vabariigi meresõidudiplomitega.

Alates 1989. aastast tegeles IME kontseptsiooni väljatöötamise protsessis grupp Eesti Merelaevanduse entusiastlikke meresõiduspetsialiste ENSV Transpordikomitees Eesti kaubandusliku meresõidu koodeksi väljatöötamisega ja Veeteede Ameti loomise idee ellurakendmisega. Töögrupi juhiks oli N. Tõnisson, tulevane peadirektor.

Valitsuse määrusega loodi 16. jaanuaril 1990. aastal Teede- ja Sideministeeriumi alluvuses Eesti Veeteede Amet .

Kui ma 1992. aasta 1. veebruaril Eesti Veeteede Ametisse spetsialistina tööle tulin, oli seal juba 15 inimest. Töökoht asus Viru tänaval Teede- ja Sideministeeriumi kitsastes ruumides. Minu kohustuseks oli lahendada meresõidualaseid küsimusi.

Tööst puudust ei olnud, sest riik oli noor, uusi reedereid palju ja sellest tulenevalt jätkus lahendamist nõudvaid küsimusi seinast seina. Ainsaks meresõidualaseks seaduseks oli Eesti kaubandusliku meresõidu koodeks, mis oli Eesti Vabariigi Ülemnõukogu otsusega kinnitatud 9. detsembril 1991. aastal. Koodeks jõustus 1992. aasta 1. märtsil. Selle sätetest pidime leidma lahendusi igale päevaprobleemile.

Kiiresti tuli välja töötada ka laeva munsterrolli näidis. Sellega probleeme ei olnud. Võtsin aluseks Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) poolt heakskiidetud rahvusvahelise näidise.

Reederid ootasid uut laeva logiraamatut. Probleemi lahendamiseks käisin mitmel välisriigi laeval, et tutvuda nende logiraamatutega. Konsulteerisin kohalike laevaomanikega ja kaptenitega. Uue logiraamatu näidise andsime trükkimisele 1. juulil. Neid raamatuid kasutati üle kümne aasta.

Rahu ei andnud see, et Kopli sadama kapten jätkas meie meremeestele endiste NSV Liidu meresõidudiplomite ja kinnituslehtede väljastamist. Alustasin siis vabadel hetkedel Eesti meremeeste diplomeermise määruse eelnõu väljatöötamist. Aluseks võtsin „Meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni 1978. a“ , mida Eesti Vabariik ei olnud veel ratifitseerinud.

Kevadel tutvustasin oma mõtteid juhtkonnale ja esitasin esialgse eelnõu meremeeste diplomeerimise määrusest, mis nõudis veel täiendamist. Mõte kiideti aktuaalseks ning peeti vajalikuks jätkata tööd eelnõu kallal. Juba mõne päeva möödudes, 2. aprillil 1992, toimus töökoosolek meremeeste diplomeerimise küsimuses, kus osalesid Eesti Veeteede Ametist J. Nuut, V. Muru, F. Roosimäe ja E. Ots, sadamate kaptenid E. Hunt, R. Raudsalu ja K. Roman, AS Eesti Merelaevandusest peakapten R. Leit, AS Eesti Kalatööstusest peakapten A. Kozurin, Eesti Mereharidus-keskusest T. Kõuts ja V. Aret. Koosolek pidas vajalikuks, et Eesti Veeteede Amet töötaks võimalikult kiiresti välja meremeeste diplomeerimise määruse eelnõu ja taotleks STCW – 1978. a ratifitseerimist Riigikogus. Ette rutates võib konstateerida, et vabariigi valitsus ühines 1995. aasta 15. augusti määruse nr. 292 kohaselt eespool märgitud konventsiooniga.

Diplomeerimise määruse eelnõu koostamine igapäevase töö kõrvalt oli aeganõudev protsess, sest arvutit sel ajal meil ei olnud. Tehnilisteks vahenditeks olid elektriline trükimasin „Brother" ja paljundusaparaat. Ka need vahendid olid tõhusateks abilisteks, sest täienduste sisseviimine paragrahvidesse nõudis eelnõu pidevat ümberkirjutamist.

Trükkisin määruse punkti, lõikasin, liimisin, paljundasin – nii neid lehekülgi kokku sai pandudki. Nüüdsel arvutiajastul on seda aeganõudvat tööd raske ette kujutada.

Välisriikides diplomitega arusaamatuste vältimiseks panime nimetused diplomitele konventsiooni sõnastusest lähtudes. Sellest tulenevalt on need nimetused täpsed, kuid pikad. Et diplomite nimetused oleksid korrektses eesti keeles, pöördusin taotlusega ekspertiisi tegemiseks Keele ja Kirjanduse Instituudi poole. Meie probleemiga tegeles tuntud noor teadur Peeter Päll.

Pärast mitmeid diplomeerimise määruse eelnõu arutelusid laevandusfirmade esindajatega ning vastuste saamist kooskõlastusringi ametiasutustelt ja reederitelt, viisime eelnõusse viimased täiendused ning esitasime selle oktoobri keskel Teede- ja Sideministeeriumile. Kuna ministeeriumis puudus merenduse osakond, tegeles eelnõuga juriidilise osakonna juhataja Sven Hiedel.

Oktoobri lõpus volitas ministeerium mind viima määruse eelnõu Riigikantseleisse, mis sel ajal asus Toompea lossis. Tuli veel mitu korda käia Riigikantseleis proua M. Klaamase juures, et täpsustada merendusalaseid termineid.

Kui olime Riigikantseleist saanud esialgse heakskiidu määruse eelnõu kohta, algas meresõidudiplomite trükkimine trükikojas Vaba Maa. Olin seal juba varem teinud vajalikud ettevalmistused ja esitanud oma mõtted kunstnikule diplomite kujundamise kohta. Minu arust sai trükikoda diplomite kujundamisega ja trükkimise kvaliteediga hästi hakkama.

Olin saanud veel ühe ülesande: töötada välja meremeeste vormiriietuse määruse eelnõu ja riiete näidised ning leida nende valmistaja. Valmistaja leidmine oli valjalik, sest Veeteede Amet kavatses oma töötajatele tellida vormiriietuse. Üht-teist selles liinis oli ka juba tehtud. Oli leitud moekunstnik – proua I. Truuts Tallinna Moemajast, kes lubas joonistada riiete värvilised kavandid ja teha nende tehnilise kirjelduse. Töö käigus panime paika vormiriietuse põhimõtted. Tegelikult jäid kehtima olemasolevad vormiriided väikeste muudatustega. Minu soovitusel võeti vormiriietuse nimekirja ka välisriigi laevadel kasutusel olev populaarne meremehe kampsun.

18. augustil 1992. a panin ajalehte „Sirp" avaliku konkursi kuulutuse kapteni ja vanemmehaaniku rinnamärkide kavandite saamiseks. Konkursi tingimused olid Eesti Veeteede Ameti peadirektori käskkirjaga kinnitatud. 12. novenbril kogunes peadirektori poolt määratud komisjon arutama konkursile esitatud kavandeid.

Konkursist osavõtt oli küllaltki rohkearvuline. Laekus 14 kavandit. Kõik need olid väikesed märgikesed. Mõned oleksid ehk sobinud mingi kooli lõpumärgiks. Ainult üks neist oli esinduslikum ning komisjon valis selle konkursi võitjaks. Ümbriku avamisel selgus võitja nimi – Villu Järmut, praegune Eesti Kunstiakadeemia emeriitprofessor. Komisjon tegi kunstnikule mitmed täiendavad ettepanekud märgi kavandi kohta. Vastavalt konkursi tingimustele premeeriti võitjat.

Kuna avalik konkurss oli organiseeritud minu initsiatiivil, puudus Veeteede Ametil raha võitja premeerimiseks. Olin eelnevalt palunud tuttavaid reedereid olla selle konkursi sponsoriteks. Mitmed eestimeelsed reederid eraldasidki raha võimaluste piires. Rikkaid firmasid sel ajal veel ei olnud. Suurimaks annetajaks oli reeder Rein Merisalu.

Rinnamärkide valmistajateks kandideerisid koondis ARS ja tehas „Juveel". Komisjon valis võitjaks koondise ARS, mis tänaseni valmistab meile neid rinnamärke. Sponsoritelt saadud rahaga saime ARSile tasuda rinnamärkide valmistamiseks vajalike matriitside tegemise eest. Seetõttu tuli rinnamärgi omahind tunduvalt odavam. Need vahendid on praegugi rinnamärkide valmistamisel kasutusel.

Vormimütsi embleemi otsustas juhtkond jätta sarnaseks sellega, mis oli enne sõda. Kunstnik, kelle nime olen kahjuks unustanud, seda siiski natuke kaasajastas.

Vormimütsi embleemi ja kapteni rinnamärgi kavandid kooskõlastati Riigikantselei heraldikanõukogus. Seejärel tuli leida ettevõtted, mis nõustuksid valmistama vormimütse, mütsi embleeme ja pagunite kardpaela. Kuna mul puudusid varustaja kogemused, oli palju jooksmist mööda firmasid. Mütsi embleeme nõustus tegema koondis Klementi ja pagunite kardpaela hakkas tootma koondis Tekstiil. Peab nentima, et meie kardpael oli isegi ilusam, kui seni kasutusel olnud Venemaal valmistatud kardpael.

Taasiseseisvunud Eesti merenduse ajaloost võiks märkida veel mõne huvitava seiga.

3. juunil tõime Siseministeeriumile veoautoga Muuga sadamast, mootorlaevalt „Purtse", 100 000 Eesti kodaniku uut passi ja 10 000 meremehe teenistusraamatut.

Need olid Siseministeeriumi tellimisel trükitud Inglismaal firmas Thomas De La Rue Co Ltd.

6. novembril 1992. aastal toimus Tallinna Raekojas Eesti meremeeste teenistusraamatute esimene pidulik väljastamine reederite poolt esitatud nimekirjade alusel. Teenistusraamatu number M 0001 sai reisilaeva „Georg Ots" kapten Ü. Kollo.

Järgmised olid V. Kala, A. Iilane, K. Täht, E. Moik, K. Juurik, A. Piht, L. Leiger, A. Andersson, A. Pitk, A. Lohk, H. Luht, M. Kask, A. Madisson, A. Hannolainen, E. Tubli, L. Hadje, A. Piilberg ja K. Nilp. Teenistusraamatute sissetrükk tehti Kodakondsuse- ja Migratsiooniametis Luha tänaval.

1992. aasta 9. novembril määrati mind vastloodud merenduspersonali osakonna juhatajaks. Büroo põhiülesandeks oli meremeeste teenistusraamatute ja meresõidutunnistuste väljastamine, meremeeste diplomeerimist ja vormiriietust käsitlevate valitsuse määruste väljatöötamine, meresõidudiplomite, kutsetunnistuste ja kinnituslehtede ning täiendusõppe kursuste lõpetamise tunnistuste väljastamine.

1999. aasta algul jõustunud teede- ja sideministri määruse „Nõuded väikelaevajuhtide väljaõppele" põhjal alustasime ka erinevate väikelaevadé juhtide tunnistuste väljaandmist ja varem Keskkonnaministeeriumi mereinspektsiooni poolt väljastatud väikelaevajuhtide tunnistuste ümbervahetamist, mis tekitas suuri probleeme. Käibel oli palju tunnistusi, mille kohta mereinspektsiooni arhiivis puudusid alusdokumendid.

Peadirektori asetäitja Tarmo Ojamets lubas mul osakonnna ise töötajatega komplekteerida. Esialgul töötas osakonnas peale minu kogemustega personalitöötaja Mare Juuresoo tootmiskoondisest Eesti Kalatööstus, kes tegeles meremeeste teenistusraamatute ja meresõidutunnistuste väljastamise määruste eelnõude ettevalmistamisega. Novembri keskel meelitasin Kalurikolhooside Liidust osakonda tööle Sirje Soometi. Ta oli kogemustega dokumentide vormistaja, kes juba nõukogude ajal vormistas meremeestele passe. Töö mahu suurenedes täienes meie osakond veel I. Linikoja, I. Velbaumi ja

S. Arikasega. Nüüd on mitmed neist leidnud uued väljakutsed ning asemele on tulnud A. Neeme ja S. Schmiedemann.

Detsembris kolisime vastvalminud ruumidesse aadressil Sadama 21. Meie uus töökoht asus endises vene piirivalvurite majas, mis oli seest tühjaks lõhutud ja ootas taastamist. Meile oli renoveeritud neli väikest tuba teisel korrusel. Klientidele meie asukoht meeldis, kuigi pimedal ajal oli liikumine valgustuseta koridoris katkisel trepil isegi eluohtlik, eriti klientidele, kes ei tundnud olukorda. Majas puudus ka WC. Õnneks oli see vajalik ruum lähedalasuvas reisiterminalis. Töötingimused olid rasked ja palk väike, kuid ees ootas helgem tulevik.

Samas kuus saime teenistusraamatute vormistamiseks trükimasina „Ancla", mis vajas programmeerimist. Paar nädalat hiljem tuli Saksamaalt spetsialist, härra G. Nikolai seda seadistama. Mõned päevad hiljem saime alustada meremeeste tee-

nistusraamatute trükkimist kohapeal. Meie töötingimused ja efektiivsus paranesid sellega tunduvalt.

1. veebruaril 1993. a alustasime kasutusel olevatele meresõidudiplomitele kinnituslehtede vormistamist.

1993. aasta 27. aprillil kinnitas vabariigi valitsus määruse nr 126 "Veeteede Ameti töötajate, Eesti Merehariduskeskuse töötajate ja kadettide ning mere- ja jõelaevade juhtkonna vormiriietuse ja ametialaste eraldusmärkide kohta.", mille ettevalmistamisega olime varem tegelenud. Kui määrus jõustus, tuli hakata otsima vormiriietuse tegijat. Õnneks leidsime õmblusateljee Pallasti tänavalt. Suuri probleeme tekitas vormikampsun. Eestis varem selliseid kampsuneid ei toodetud. Otsisin firmat, kes oleks valmis meremeeste kampsuneid tootma minu Hamburgist ostetud kampsuni järgi. Kolm firmat võtsid kampsunilt šnitti. Tutvunud mitme firma näidiste ja hinnapakkumistega, tegime lepingu rahvakunstimeistrite koondisega „Uku". Koondise näidis osutus kõige kvaliteetsemaks ja hind sobivaks. Kampsunid tulid müügile. Hiljem hakati neid kampsuneid tootma erinevatele organisatsioonidele ja erinevates värvitoonides mitmes minult näidise saanud firmas.

1993. aasta 9. detsember oli see kauaoodatud päev, mil vabariigi valitsus kinnitas määruse nr. 389 „Meresõidudiplomite ja -kutsetunnistuste määrustik". Määrus sätestas, et alates 1. jaanuarist 1994. aastal lõpetatakse meresõidudiplomite ja -kutsetunnistuste väljaandmine endistel NSV Liidu diplomite ja kutsetunnistuste blankettidel ning seni kasutusel olevad meresõidudiplomid kaotavad kehtivuse Eesti riigi lipu all sõitvatel laevadel pärast 1998. aasta 31. detsembrit.

Juba novembri lõpul andis Kopli sadama kapten oma diplomeerimise osakonna arhiivi üle Veeteede Ametile. Viimastel aastatel tema poolt väljastatud diplomid olidki ebakorrektsed. Diplomite blankettidele oli trükitud SSSR, sadamakapteni pitsati jäljendil aga kolm lõvi ja kiri – Eesti Vabariik. Õnneks välissadamates sellele tähelepanu ei pööratud ja meremehed töötasid selliste diplomitega mitu aastat.

3. jaanuaril 1994. a alustas merenduspersonali osakond dokumentide vastuvõtmist uute Eesti meresõidudiplomite vormistamiseks ja endise NSV Liidu diplomite vahetamist Eesti Vabariigi diplomite vastu.

1994. aasta 6. jaanuaril toimus kauaoodatud sündmus – esimene meresõidudiplomite pidulik kätteandmine reisiparvlaeval „Estonia". AS ESTLINE direktor J. Johanson korraldas suurejoonelise vastuvõtu meie meremeestele ja ürituse 50 külalisele. Kutsutud olid minister A. Meister ja ministri asetäitja N. Tõnisson.

Esimesed kapteni diplomid väljastati reederitelt saadud nimekirjade alusel järjekorras: A. Andresson, R. Erlach, A. Piht, T. Hinno, M. Kask, Ü. Kollo, A. Kuusk, M. Käbin, R. Leit, A. Lohk, E. Moik, A. Pitk, M. Suls, T. Tiivel, R. Õnnis ja T. Tammeorg.

Vanemmehaaniku diplomid said esimestena L. Leiger, K. Leoste, K. Metsniit, K. Nilp, E. Oja, H. Pihel, R. Põder, E. Roo, T. Sepaste, K. Täht, R. Vetik ja A. Vrager.

Algul keeldus enamik Eestis elavaid mittekodanikke oma endisi NSV Liidu meresõidudiplomeid vahetamast, väites, et Eesti riiki ei tunta, diplomeid välisriikides ei tunnustata ning tekivad probleemid. Nende kartused olid asjatud. Kuni käesoleva ajani ei ole minule teadaolevalt olnud välissadamates diplomite pärast probleeme. Vähemalt ei ole laekunud ametlikke päringuid. Võib-olla mustal mandril tuli kaptenitel anda selgitusi noore Eesti riigi kohta, kuid sealkandis lahendab kapten sellised probleemid viskipudeliga. Suur hulk eespool mainitud isikuid ei vahetanud oma diplomeid Eesti diplomite vastu määrusega ette nähtud tähtajaks. Arvatavasti lootes midagi muutuvat. Midagi ei muutunud ja meremehed töötasid uute diplomitega edukalt kodumaistel ja välisriikide laevadel. Kuid diplomite vahetamise tähtaeg möödus ja paljudel Eestis elavatel meremeestel jäid eelarvamuste tõttu diplomid vahetamata. Ministeerium oli sunnitud taotlema valitsuse otsust diplomite vahetamise tähtaja pikendamiseks.

Diplomite vahetamisel ilmnes ka negatiivseid asju. Hulgaliselt esitati Eesti diplomite saamiseks võltsitud endise NSV Liidu meresõidudiplomeid. Tuli kontrollida kõikide vahetatavate diplomite õigsust diplomeid väljastanud sadamakaptenite juures. Materjalid võltsitud diplomite vahetajate kohta esitasime õiguskaitseorganitele.

Kehtiv konventsioon STCW – 1978. a oli kiirele tehnika arengule aga jalgu jäänud. Kvalifikatsiooninõudeid meremeestele tuli kõrgendada. 1995. aasta juunis Londonis toimunud IMO konverentsil võeti vastu konventsiooni uued, põhjalikult täiendatud lisad. Muudeti ka diplomite nimetusi. Anti viieaastane üleminekuperiood. Pidime mõtlema diplomeerimise määruse uuendamisele.

Uue määruse eelnõu väljatöötamine oli kergem, sest kogemused olid olemas ja töös osales juba suurem grupp spetsialiste. Vabariigi valitsuse 1998. a 21. juuli määrusega nr. 159 kinnitati „Laevapere liikmete kvalifikatsiooninõuded". Algas diplomite ja kutsetunnistuste ümbervahetamine. Kehtima jäid erinevad laevajuhtide ja -mehaanikute mittekonventsionaalsed kutsetunnistused tööks kohalikus rannasõidus.

2002. aasta detsembri viimastel päevadel viidi meid üle uuele aadressile Lume tänav 9. Ruumid olid vastavalt meie vajadustele kapitaalselt remonditud. Meie uus asukoht ei meeldi aga klientidele, kes tänaseni pole rahul, et asume raskelt ligipääsetavas nurgataguses kohas.

2005. aasta juulis andsime väikelaevade juhtide tunnistuste väljastamise üle Maanteeametile. Tunnistusi hakkasid andma liiklusregistri teenindusbürood.

2010. aasta juulis toimus Manilas järjekordne IMO konverents, kus võeti vastu täiendused STCW 1978. a konventsiooni kehtivatele lisadele. Olulisemaks oli laeva elektrimehaaniku diplomi, elektriku ja vanemmadruse tunnistuste muutmine konventsionaalseteks dokumentideks.

Tulenevalt nendest muudatustest peavad eespool märgitud dokumentide omanikud oma diplomid ja kutsetunnistused vahetama hiljemalt 31. detsembriks 2016. aastal uue konventsionaalse diplomi või kutsetunnistuse vastu. Töömahu vähenemist ei ole näha.

2010. aasta oktoobris viis IMO läbi Veeteede Ameti auditeerimise. Grupp rahvusvahelisi audiitoreid auditeeris ka meie bürood. Märkusi meie diplomeerimise määruse ja töökorralduse kohta ei tehtud.

Seega võib loole panna rahuloleva punkti.

Summary

More than two decades in the Navigation Documents Office

By Eino Ots

The first navigation document in the Estonia after it had regained independence was the Commercial Navigation Code worked out by a group of shipping industry specialists from the Estonian Shipping Company in the Transport Committee of the Estonian SSR.

The Code entered into force from the 1st of March 1992. In spring 1992 working out seamen's service books, navigation diplomas and certificates of competency began.

On November 6, 1992 the first festive issue of seamen's service books on the basis of lists provided by ship-owners took place. The service book No 1 was issued to Captain Ülo Kollo, captain of the passenger ship *Georg Ots*.

The regulation of the Estonian seamen's uniform was corroborated by the Government of the Republic in spring 1993. December 9 was the long-awaited day when the Government of the Republic endorsed regulation No 389 on „Seafaring Diplomas and Certificates of Competency". The regulation laid down that starting from the next January 1 issue of Estonian seafaring diplomas and professional certificates and exchange of former Soviet navigation certificates. On January 6, 1994 an event serving a lot of attention – the first festive seafaring issue of diplomas on board the passenger vessel *Estonia* – took place.

In October 2010 IMO carried out auditing of the Waterways Department. A group of International auditors audited also the seamen's certification of the seamen's certification offices. There were no negative comments.

Helsingi Laevakaptenite Ühingu juubel

Sven-Erik Nylund

Vaadates Soome autonoomse suurvürstiriigi aegadesse ülemöödunud sajandil, kui rootsi keel oli ametlikuks riigikeeleks, oli suurem osa laevakapteneist samuti rootsikeelsed. Merekoolides, peale Oulu, käis õppetöö rootsi keeles. Hiljem lisandusid soomekeelsed merekoolid Raumale ja Viiburisse. Laevakaptenite Ühing muudeti kakskeelseks 1955. aastal.

Keisri määrus aastast 1868 eeldas, et linnakodanikud organiseeruksid ametite põhjal. Ühing pidi jälgima oma tegevusala huvisid ja vajadusel osutama riigiteenistujatele professionaalset abi. Teisalt tuli neil hoida töötajaskond raamides.

Juba samal, 1868. aastal moodustasid Turu laevakaptenid ühingu, mis tõi kokku kogu piirkonna aktiivsed kaptenid. Nad tahtsid nimelt oma ühingut, mitte kuuluda kaupmeeste vastavasse organisatsiooni. Järgmine laevakaptenite ühing asutati juba 1869. a Poris ja siis järgneti teisteski rannikulinnades Turu algatusele. Üldiselt olid neis ühingutes aktiivsem pool merekoolide rektorid-sadamakptenid.

9. jaanuaril 1875. a kell kuus õhtul kogunes 21 laevakaptenit Helsingi Seurahuonesse (praegune linnavalitsus), et asutada *Helsingfors Skeppsbefälhafvareförening* (Helsingi Laevakaptenite Ühing – HLÜ). Praegu tegutseb neid Soomes neli – peale Helsingi veel Turus, Oulus ja Maarianhaminas.

1870ndatel aastatel polnud Helsingi just Soome juhtiv merelinn. 1875. a oli seal registreeritud 23 purjelaeva ja 6 aurikut. Raahe ja Turu olid suuremad merelinnad. Soome merendus oli pärast Krimmi sõda alles tõusmas. Kuna ühing on ikka esimehe moodi, siis tuleks rääkida selle juhtidest.

Ühingu esimeseks juhiks oli Helsingi sadamkapten, kaugsõidukapten Alexander Leander. Tõelise arenguhoo sai aga Laevakaptenite Ühing Lars Krogiuse ajal, kes oli Helsingi merekooli juhataja.

Kyme kohtuniku Krogiuse pere viis poega saadeti Haminasse kadettide kooli. Lars jättis õpingud pooleli ja läks merele. Üks vend hukkus tüürimehena laevaõnnetuses, vaid kaks lõpeasid kadettide kooli.

1852. a sooritas Krogius tüürimehe eksami ja Krimmi sõja ajal teenis Vene-Ameerika firma laeval „Sitka II“. Briti laev võttis „Sitka II“ kinni ja viis vangid San Franciscosse. Krogiusel õnnestus põgeneda. Ta purjetas pärast seda Ameerika laeval Vaikselookeanil, kuid 1856. a tuli koju, et sooritada kaugsõidukapteni eksam. See-

järel jätkas meresõitu samas firmas ning tegi kolm ümbermaailmareisi. Tal oli kaasas naine Elizabeth ja kolm vanemat last sündisid laeval. 1871. aastal, kui perre sündis üheksas laps, jäi Krogius maala. Temast sai Helsingi merekooli juhataja.

Korgiuse esimeheks oleku aegadel arutati ja aeti Laevakaptenite Ühingus Harmaja majaka ehitamise asju, mida oli takistanud keiser Nikolai I. 1875. a polnud majakas veel valmis ja HLÜ moodustas komisjoni, et ehitustööd kiirustada. Lisaks sellele nõudis komisjon Gustavssvärdi väina liinimajaka püstitamist. Harmaja majaka tuli süttis 20. detsembril 1883. a.

Krogius oli üks neist, kes asutas Soome aurulaevade osaühingu ja alguses kuulus talle sellest viiendik. Krogius oli ka Maapäeva saadik ja tegutses mitmes riiklikus merenduskomisjonis, millest sai kasu laevaselts. Üks eesmärke oli käivitada liinilaevaliiklus Soome ja Inglismaa vahel. Ta oli ise käinud 1881. aastal Inglismaal ja saatis poja Lars Krogius juniori Hulli mereasjandust õppima. Selleks sai Krogius toetust laevaseltsilt. 1873. aastal valmis raudtee Hankosse ja Turu mereväekapten ning laevareeder Carl Korsman, vaatamata turulaste kriitikale, julges avada s/s "Expressil" laevaliini Hanko ja Stockholmi vahel. Ta palkas laevakapteniks August Granrothi Turust, kes paljude arvates oli selleks liiga noor. Kõige tipuks aga kolis Korsman ise Hankosse.

HLÜ esimees kapten Kari Wallin juubelikõnet pidamas.

1885. a tegi Krogius seltsile ettepaneku, et tuleks avada regulaarne laevaliin Hanko ja Hulli vahel. Ta sai tuge ettevõtjatelt ning ehitas esimesed talvenavigatsiooni laevad s/s "Urania" ning s/s "Astrea". Krogius suri 1890. a ega saanud näha liikumas Soome esimest jäämurdjat „Murtaja“ . Tema poeg Lars Krogius jun jätkas Soome aurulaevade osaühingu juhtimist. Temast ei saanud meremeest, kuigi oli sündinud laeval.

Aastate jooksul on Helsingi Laevakaptenite Ühingul olnud üle kümne esimehe. Üks raskema saatusega oli neist Ingmar Fredriksson, kelle laev s/s"Hogland" torpedeeriti II maailmasõja algul Norra rannikul. Pärast pikka aega vees hulpimist ta lõpuks päästeti. Kuid 1944. a interneeriti I. Fredriksson s/s"Mercatori" tüürimehena natsi-Saksamaale ja saadeti Stutthofi koonduslaagrisse. Pärast sõda tegeles ta aktiivselt Sailor's Home´i (Meremeestekodu) ümberehitamisega.

Muuseas – Meremeestekodu idee tekkis juba 19. sajandi lõpul, sest meresõitjad vajasid ulualust, kohta, kus uut santsu oodata. Ehitus siiski venis, kuni lõpuks võtsid kaptenite prouad asja käsile ja 1907. aastal said Meremeestekodus peavarju esimesed asukad. 1944. a sai maja aga pommitabamusest tõsiselt kannatada. Nüüd ehitab Merimiespalvelu – Mepa selle koha peale hotelli.

Pärastsõjaaegne HLÜ suurem projekt oli merel hukkunute mälestusmärgi püstitamine. Monumendi avamise järel 1968. aastal pandi alus traditsioonile, et pühameeste päeval asetavad meremeeste organsatsioonid sinna pärjad.

Laevakaptenite Ühing on muide mõjutanud ka Bengtskäri ja teiste majakate ehitamist, samuti majakalaevade hankimist Soome rannikule. Liidu liikmed on kirjutanud mereasjandusest mitmeid raamatuid. Oluliseks tuleb pidada ka aatelist külge, sest ühing on oma seisukohtadega aidanud kaasa merendusküsimuste lahendamisele enne ja pärast sõda.

Helsingi Laevakaptenite Ühingu tegevusest annaks kokku seada üsnagi soliidse ülevaate. Kuid oleks ka paras aeg vaadata nüüdishetke ja tulevikku. Laevakapteni positsioon on 140 aasta jooksul totaalselt muutunud. Algul oli ta laeva projekteerija ja ehitaja, osanik, prahtija jne. Praegu on ta väike mutrike bürokraatia džunglis, kelle võim on siirdunud maale, rahvusvahelistesse suurfirmadesse, *cruin*gufirmadesse, oma ametnike ja rahvusvaheliste organisatsioonide ristlainetesse. Isegi Raumal ei öelda enam „Jumal taevas, kapten laevas"!

Kuid laevakapten kannab endiselt lõplikku vastutust laeva eest. Viimase aja mereõnnetused näitavad, et laevakapten on see isik, kellele langetatakse suurimad karistused juhtunud vigade eest, süüdistades neid kord tapmistes, kord keskkonnakatastroofide tekitamises.

Teisalt ei suuda rahvusvahelised inspektsiooninormid tänaseni lõpetada ebaseaduslikke tegusid. Häbematud isikud kasutavad tavalisi laevu, üldiselt küll mugavuslippude all, põgenikevedudeks ja ohustavad tuhandete inimeste elu. Millised laevakaptenid tegutsevad neil laevadel? Kes jätavad laevad meeskonnaga mere armule, lastiks sajad põgenikud, ka naised ja lapsed? Selliseid laevakapteneid ei loe me oma ametkonda kuuluvaks. Loodetavasti neis juhtumites leitakse süüdlased ja lülitatakse välja meresõiduga seotud ringkondadest.

Meie aga loodame tegutseda ka järgnevad 140 aastat.

Summary

Anniversary of the Helsinki Shipmasters' Society

By Sven-Erik Nylund

On January 9, 1875 21 ship captains assembled in the Helsinki Seurahuone (the present City Government building) in order to establish *Helsingfors Skeppbefälhavareförening* (The Helsinki Shipmasters' Society -HSM). The first chairman of the Society was the Helsinki Harbour Master, master mariner Alexander Leander. But the Shipmasters' Society received the true swing of development during Lars Krogius, who was chairman of the Helsinki Naval Academy.

During the period when Krogius was chairman, the HSM discussed issues of the building and the Harmaja lighthouse, which Emperor Nikolay the Second has prevented. In 1875 the lighthouse was not yet built up, and FLÜ appointed a committee in order to speed up the work. Besides, the committee demanded erection of the Gustaffssvärd straight leading lights. The light in the Harmaja lighthouse was lit on the 20th of December 1883.

During the years the Helsinki Shipmasters' Society has had more than ten chairmen. The biggest project of the post-war years was erection of a memorial to those who died in the sea. After the opening of the monument in 1968 the tradition was laid that the on the Saints' Day seamen's organizations lay wreaths there.

Incidentally, the Shipmasters' Society has also influenced building of the Bengtskär and other lighthouses, as well as acquisition of light ships along the Finish coastline. Members of the society have written numerous books about maritime affairs. It is also necessary to keep in mind the idealistic aspect, because the society has contributed with their views to solving maritime issues both before and after the war.

Läänemeremaade Nõukogust ja tegevusest Eesti eesistumise ajal

Tarmo Ots

Eesti on Läänemeremaade Nõukogu eesistuja kuni 1. juulini 2015. Alljärgnevalt selle ühenduse loomisest, rollist ja *tegevusest merenduse valdkonnas.*

Idee luua Läänemereäärseid riike ühendav struktuur sündis möödunud sajandi 90ndate aastate alguses. Euroopa geopoliitine olukord oli märkimisväärselt muutunud. Läänemere piirkonda oli lisandunud uute riikidena Baltimaad ning Venemaa ja Poola. Senised kommunistlikud režiimid olid asendunud uute valitsemisvormidega. Poliitikute seas valitses soov luua midagi, mis aitaks ühendada erineva tausta ja kultuuridega riike ja tagada Läänemere piirkonna geopoliitiliselt tasakaalustatud arengu. Ideed toetasid kõige aktiivsemalt Saksamaa selleaegne välisminister Hans-Dietrich Gencher ja Taani välisminister Uffe-Elleman Jensen. Poliitikute nägemus realiseerus 1992. aastal Läänemeremaade Nõukogu, inglise keeles *Council of the Baltic Sea States,* loomisega.

Läänemeremaade Nõukogu on oma olemuselt valitsustevaheline foorum, mille roll on olla piirkonna regionaalse koostöö peamine edendaja ja elluviija. Koostööformaadis osalevad kõik üksteist Läänemereäärset riiki, lisaks veel Island, Norra ja Euroopa Komisjon.

Ühenduse prioriteetideks on Läänemere regiooni identiteet, jätkusuutlikkus ja tsiviiljulgeolek. Mainitud pikaajalisi eesmärke täidetakse erinevate tegevusvaldkondade kaudu, millest üks on ka merendus.

Sarnaselt Euroopa Liiduga juhitakse Läänemeremaade Nõukogu rotatsiooni korras. Eesistumise pikkuseks on kaksteist kalendrikuud. Ühenduse kõrgeimaks organiks on iga kahe aasta tagant kogunev välisministrite nõukogu, mille roll on kinnitada prioriteedid ning tegevuskava. Organisatsiooni igapäevatööd koordineerib vanemametnike komitee, mida toetab alaline sekretariaat asukohaga Stockholmis. Alates 2014. aasta 1. juulist on Läänemeremaade Nõukogu eesistujaks Eesti.

Merenduspoliitika ekspertgrupi (*expert group on maritime policy*) loomine kiideti heaks 2009. aastal toimunud 15. välisministrite kohtumise nn Elsinore deklaratsiooniga (väikelinn Taanis, kus toimus ministrite kohtumine). Saadud mandaadi alusel pidi vastloodud grupp panustama oma oskuste ja kogemustega merendussektori jätkusuutliku kasvu tagamisse, ühendama ja koordineerima merendusega seotud tegevusi. Samuti on töörühma ülesanne tagada merenduse valdkonnas majandusliku, ökoloogilise ja sotsiaalvaldkonna huvide tasakaal.

Töögrupi loomine põhines pragmaatilistel tagamaadel. Nagu allpool selgub, on Läänemere piirkonnas väga mitmeid koostöövorme, mille ülesannete seas on ka merendus- ja laevandusvaldkonda puudutavad tegevused. Tuli luua midagi, mis vähendaks killustatud tegevusi ja aitaks ühendada kõiki osapooli. Sellest tulenevalt on merenduse ekspertgrupil eelkõige koordineeriv roll, see ühendab Läänemere erinevatel kallastel asuvaid partnereid, aitab neil leida ühiseid koostöövõimalusi, et selle kaudu edendada piirkonna merendusvaldkonda. Ekspertgrupp on loonud ühenduse Baltic Sea Maritime Dialogue, mille liikmeteks on Baltic Sea Parliamentary Conference (BSPC), Baltic Sea States Subregional Cooperation (BSSSC), Helsingi Komisjon (HELCOM), Visions and Strategies around the Baltic (VASAB), Joint Baltic Research and Development Programme (BONUS), Baltic Sea Forum, Conference of Pheripheral Maritime Regions (CPMR) Baltic Sea Commission, Northern Dimension Partnership on Transport and Logistics (NDPTL).

Kahe varasema eesistuja Venemaa (2012-2013) ja Soome (2013-2014) merendusvaldkonna tegevusprioriteedid on olnud seotud merekeskkonnakaitse teemadega. See on ka mõistetav, kuna viimastel aastatel on keskkonnateemad olnud päevakorral nii rahvusvahelisel kui ka Euroopa tasandil. Venemaa panustas ballastvete, MARPOL konventsiooni lisa VI temaatikaga seotud küsimuste käsitlemisele. Lisaks korraldasid Venemaa kolleegid Läänemeremaade Nõukogu egiidi all transpordiministrite kohtumise, kus osales ka meie majandus- ja kommunikatsiooniministri ametis olnud Juhan Parts.

Soomlased tõid keskkonnateemasse innovaatilisuse ja uute tehnoloogiate (LNG) temaatika. Põhjanaabrite tugevuseks oli ka väga hea moto „ Clean, safe and smart Baltic sea" kasutamine. Lisaks korraldas Soome varem mainitud ühenduse Baltic Sea Maritime Dialogue egiidi all mitmeid rahvusvahelisi üritusi ka teistes riikides, kus tutvustati väljatöötatud kaasaaegseid tehnoloogiaid ja laevakütuseid. Näitena võib tuua Viking Line´i reisilaeval Viking Grace korraldatud konverentsi alternatiivsetest laevakütustest või siis üritusi Peterburis, Rostockis ja Bremenis.

Eesti eesistumine keskendub eelkõige praktilisusele. Soovime, et planeeritavad eesmärgid viiakse ellu määratud tähtaegadeks ja tegevused oleksid eesmärgipõhised. Riiklikult oleme oma eesistumise märksõnadeks võtnud pragmaatilisuse, efektiivsuse ja koostöö. Välisministeeriumi tasandil on tähtsustatud nende prioriteetide valguses Eesti jaoks viis tegevusvaldkonda: kultuuriline ja hariduslik identiteet, koostöö merenduse, keskkonna ja ruumilise planeerimise alal ning tsiviiljulgeolekut puudutava koostöö edendamine.

Kuna eesistumisperiood on lühike ning aasta jooksul ei ole reaalne sätestatud prioriteete täielikult ellu viia, siis vastavalt Läänemeremaade Nõukogu põhikirjale jätkab uus eesistuja tööd juba päevakorras olevate teemadega. Samas on igal eesistujal omad prioriteedid ning loomulikult on lubatud ekspertgrupi tegevusplaani lisada ka uusi valdkondi või teemasid. Parema planeerimise huvides katsetatakse merenduspoliitika töögrupis nn trio lähenemist, kus kolm eesistujat (eelmine, olemasolev ja järgmine), meie puhul siis Soome, Eesti ja Poola planeerivad prioriteete ja tegevusi ühiselt. Selline lähenemine põhineb Euroopa Liidu tööprotsessi kogemusel ja peaks vältima eesistujariigi vahetumisel väga kardinaalseid muutusi arutatavate teemade ringis.

Seega, Eesti tegeleb merenduse valdkonnas kolme teemaga. Esimene neist on eelnevate eesistujate poolt määratud prioriteetidega jätkamine ehk keskkonnatemaatika edasiarendamine.

Teine teema kuulub nõukogu töökorralduslikku valdkonda. Eesistujana oleme saanud vanemametnike komiteelt ülesande anda hinnang merenduse töögrupi ning ühenduse Baltic Sea Maritime Dialogue senistele tegevustele ja saavutatule ning leida uusi olulisi tegevussuundi. Analüüsi oodatakse juba 2015. aasta kevadel toimuvaks välisministrite kohtumiseks, kus selle põhjal otsustatakse, kas ja milliste eesmärkide täitmiseks anda töögrupile uus mandaat.

Kolmas tegevus on seotud meie jaoks oluliste teemade toomisega töögrupi päevakorda. Nendeks valdkondadeks on:

1. Riikidevaheliste kauba- ja reisiliinide loomise propageerimine läbi keskmise suurusega sadamate.

Põhjendus: keskmise suurusega sadamad vajavad senisest suuremat tähelepanu ja toetust. Selliste sadamate arv on Läänemere piirkonnas märkimisväärne ning regionaalne kaup (kohalik eksport/import) liigub just nimelt läbi mainitud sadamate.

2. Läänemere piirkonna ühtse kruiisiturismi arendamine ja propageerimine.

Põhjendus: valdkond, milles üksi tegutsemine ei anna tulemust.

3. Väikesadamate vastastikune propageerimine Läänemere riikides.

Põhjendus: potentsiaaliga ja aktiivselt arenev majandusharu. Eesti riik on toetanud ja toetab väikesadamate ehitamist rahaliselt. Oleme huvitatud sadamate tutvustamisest välisriikide mereturistidele.

Teemade valiku aluseks oli see, et need puudutavad kõiki Läänemere äärseid riike ja on neile võrdväärselt tähtsad. Samuti ei ole üheski mainitud valdkonnas võimalik saavutada edu üksi tegutsedes, vaja on koostööpartnereid. Vähe tähtis ei ole ka fakt, et Eesti on nendes valdkondades üles näidanud mitmeid huvitavaid initsiatiive ja toimunud on tegevusi, mille tutvustamine Läänemeremaade Nõukogu raames võiks anda positiivse tõuke nende edaspidisel rakendumisel.

Näidetena tooksin kolme K(triK) projekti – ettevalmistusi Kunda, Kotka, Kroonlinna laevaliini avamiseks või Eesti väikesadamate võrgustiku arendamist. Samuti ei saa mainimata jätta kruiisinduse valdkonda, kus aastaid tegutseb aktiivselt AS Tallinna Sadam ning uue tegijana üritab oma kohta leida lähitulevikus ka Pärnu sadam. Kindlasti tegeldakse sarnaste projektidega ka naaberriikides. Teadmine nendest annaks võimaluse meiepoolseks osalemiseks.

Eelnevat arvestades valisime merenduspoliitika ekspertgrupi motoks „Läänemeri ühendab", kuna see sõnapaar iseloomustab kõige paremini mainitud kolme tegevusvaldkonda.

Ekspertgrupi eesmärk peab olema merendustemaatika aktiivsem esiletoomine Läänemeremaade Nõukogus. Sellega suudame me saavutada suuremat tähelepanu ka poliitilisel tasandil (merenduspoliitika ekspertgrupp on aruandekohuslane välisministrite ees). Pikemas perspektiivis võiks ühenduse ambitsioonikam eesmärk olla, et staatus „Läänemere maade Nõukogu toetab" annab ükskõik millisele regionaalsele ja piiriülese koostöö projektile või tegevusele lisandväärtust ning tõstab selle prioriteeti.

Loomulikult ei ole võimalik ühe eesistumisperioodiga saavutada märkimisväärseid tulemusi. Võtmefaktoriks on järjepidev tegutsemine. Kui Eesti esindajad selle organisatsiooni töögruppides suudavad mainitud teemasid (või ka uusi valdkondi) teiste riikide eesistumise ajal aktiivselt töös hoida, siis tekib ehk positiivne nn lumepalliefekt. See tähendab, et merenduse valdkonna teemad liiguvad Läänemeremaade Nõukogu järgmistele juhtimis- ja otsustamistasanditele kuni välisministriteni välja. See tähendab aga, et mainitud teemad on samal ajal ka riikide valitsuskabinettide töölaudadel. See aga ongi ju meie eesmärk.

Summary

CBSS

By Tarmo Ots

The Council of the Baltic Sea States (CBSS), established in 1992 is an overall forum serving as the main promoter for regional intergovernmental cooperation in addressing priority issues. The CBSS comprises all eleven states of the Baltic Sea Region, plus Iceland, Norway and the representation of the European Commission. CBSS long term priorities aiming to foster the concept of Baltic Sea Region are contributions to regional identity, sustainable regional growth and safe and secure civil society. To this end, several initiatives are carried out through different areas of activity, including maritime affairs. The creation of CBSS Expert Group on Maritime Policy was approved on the 15th CBSS Ministerial Session by the so-called Elsinore Declaration. According to the mandate the newly created group was to contribute their skills and experience in the maritime sector for ensuring sustainable growth, and join and coordinate maritime-related activities. Also, the group is responsible for ensuring economical, ecological and social balance of interests in the maritime sector.

The Presidency of the CBSS rotates among the EU Member States on an annual basis and is held by Estonia for twelve months since July 1st 2014. Our priorities in maritime field are following:

- Promotion of maritime transport links through small and medium-sized commercial ports
- Development of common cruise line tourism industry in the Baltic Sea Region
- Creation of network and marketing strategy for yacht harbours in the Baltic Sea States.

These themes have selected as they have potential for sustainable growth. and they concern all the States in the Baltic Sea region. Despite the efforts to be undertaken during the rotating Presidency 2014-2015, it is equally essential to combine the long-term perspectives with seeking a common line among the partners from Member States for the benefit of the future joint action. In the light of the aforementioned we have chosen a slogan "The Baltic Sea Unites" for the Expert Group since it embodies the best our efforts and activities.

Läänemere Keskus

Henry Arnhold

Läänemeri seob omavahel üheksat riiki ning enam kui sadat miljonit inimest. See loob riikide vahel nii logistilise, majandus-, sotsiaal- kui ka heaolu alase ühenduse.

Merevaldkond on ajajärgus, kus tulevikuga arvestav, säästev edenemine majanduses tähendab merega seotud süsteemide ja dünaamikate tundmist ning kasutamist. See tähendab roheliste/siniste tehnoloogiate arendamist ning rakendamist, mille tulemusel elavneb elutegevus rannikumerel ja rannikualal ning tekib uusi ettevõtteid ja töökohti.

Läänemere rikkalike võimaluste edasi pärandamiseks terviklike ja kestlikena tuleb kujundada ühiskonna mõtteviisi ja suhtumist. Kaasaegne mere ja merenduse korraldamine saab kujuneda ja edeneda vaid majandus-, sotsiaal- ja keskkonnainimeste ja -teadlaste koostöös.

Mere parema majandamise tulemusel on võimalik saada riigikassasse igal aastal lisa sadu miljoneid eurosid ja seda nii, et ka keskkonnaprobleemid saavad lahendatud.

Mere ja merenduse valdkonna erinevatest sektoritest on tulnud rohkesti signaale, et on vaja organisatsiooni, mis ühendaks osapooli, tagaks informatsiooni leviku erinevatele sihtgruppidele ja looks võimalusi Läänemere jätkusuutlikkusega tegelemiseks. Koostöö on kõige tõhusam viis õige tegevuskava leidmiseks, eesmärkide seadmiseks ning ühisteks jõupingutusteks. Iga osapool panustab sellesse ja igaühel on oluline roll tõhusate lahenduste leidmisel.

Selleks, et muuta senist harjumuslikku suhtumist mere kasutamisse, on vaja teha asjatundlikku selgitustööd, tutvustada uudseid mere- ja merenduse uuringuid, korraldada mere- ja merenduse sektorite ajakohaseid koolitusi, propageerida mere ja merenduse rannakogukonna pärandkultuuri edendamist jms.

Nende eesmärkide realiseerimiseks loodi Läänemere Keskus ehk Baltic Sea Centre MTÜ. See on rahvusvahelise liikmeskonna ja haardega ühing, mis kodanikuühiskonnale ning sotsiaalsele vastutusele toetudes pakub lahendusi ja võimalusi Läänemere jätkusuutliku tuleviku arendamiseks. Ühingu asutajad on viitseadmiral Tarmo Kõuts, endine Soome rahandusminister ja transpordiminister Pekka Vennamo, JCI Estonia 2014. aasta president Kristjan Täht, Soome Merepääste Liidu president Kyösti Vesterinen, Soome suurettevõtja Kai Mäkelä, endine Soome Posti asepresident Juha Kivinen, Keskonnaministeeriumi merekeskkonna osakonna nõunik ja HELCOMi projekti Eesti delegatsiooni juht Silver Vahtra ning ettevõt-

ja ja Isolta OY ekspordijuht Henry Arnhold. Ühingu nõuandvasse kotta kuuluvad Urve Tiidus ja Tarja Halonen.

Läänemere Keskusel on kolm strateegilist suunda: teadusprogramm, teeninduse programm ja kaasamise programm. Igal programmil on oma eesmärgid ja strateegiad nende saavutamiseks.

Õnneks on teadlikkus ja individuaalne vastutustunne Läänemere heaolu suunal pidevalt kasvanud. Seega tuleb leida väljundeid inimestele, kes tunnevad vastutust Läänemere jätkusuutliku kasutuse suhtes ja soovivad sellesse kuidagi panustada. Meie aitame tekitada huvitatud isikutele ja organisatsioonidele võimalusi Läänemere jätkusuutliku tuleviku arendamisel. Selleks on vaja luua sild huvitatud osapoolte, teaduse ja otsustajate vahel.

Eesmärgiks on erinevate sektorite ja riikide koostöö Läänemere jätkusuutliku ja majanduslikult tulusa arengu tagamiseks. MTÜ Baltic Sea Centre on selle visiooni üks elluviija Eestis ning Läänemere regiooni mereasjade saadik rahvusvahelises mere ja merenduse organisatsioonide võrgustikus. Baltic Sea Centre tegutseb mere ja merenduse õitsengu nimel.

Ühingu apoliitiline tegevus on laiapõhjaline ning rahvusvaheline. Eesmärkide saavutamiseks kaasatakse Läänemere ja selle rannikuala kasutuse, hoiu ja kaitse

BSC asutajaliikmed (vasakult paremale): Kyösti Vesterinen, Kristjan Täht, Tarmo Kõuts, Henry Arnhold, Silver Vahtra, Mika Harlo, Nora Aalto, Juha Kivinen.

korraldamisega seotud huvipooled. Ühingu liikmed tegutsevad rahvusvahelisel tasandil, mis võimaldab ühingu eesmärkidele ja tegevusele tõmmata rahvusvahelist tähelepanu.

BSC toetab mere ja merenduse huvisid, aidates edendada elamisvõimalusi ja majanduse arengut rannikualal, tagades sellega Läänemere ressursi pärandamise meie järglastele ning tema eluallika jätkusuutlikkuse. Merenduse oskuslik majandamine toob kaasa traditsioonilise ranniku ja mere kasutuse täienemise uute ettevõtluse vormidega.

Ühingu kujundatav mere ja merenduse positiivne kuvand aitab kaasa riigi, ärija erasektori kui koostööpartnerite mere- ja merendusalase tegevuse ja väärtuste kujundamisele ja rõhutamisele. Muutuste tegemiseks on vajalik oskuslikult fokusseeritud tõuge.

Ühingu praegused koostööpartnerid ja kaasamõtlejad on Tallinna Tehnikaülikool, Mereakadeemia, Merendusnõukoda, Soome saatkond, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Keskkonnaministeerium, mõned väikeettevõtted ja Eesti Ettevõtlike Noorte Koda (JCI).

Väga hea koostöö on meil Eesti Mereakadeemia ja ka Merendusnõukojaga, kellega koos algatasime mere ja merenduse katusorganisatsiooni, Merenduse Assotsiatsiooni loomise. Assotsiatsiooni missiooniks on olla organisatsioonina Eesti mere ja merenduse koostoimivat arengut juhtiv ning järjepidevust tagav jõud. Assotsiatsioon saab olema riigi jaoks nn. *single point of contact* kõigis mere ja merendusega seonduvates küsimustes. Liikmeks võivad olla mere ja merenduse valdkonnaga seotud kohalikud ettevõtted, alaliidud, erinevad MTÜd, haridus- ja teadusasutused (eristaatusega).

Assotsiatsiooni eesmärkideks on ka arendada ning edendada mere ja merenduse erinevate huvigruppide (sh avalik sektor, erasektor ja haridusasutused) vahelist koostööd ning tugevdada Eesti merendusvaldkonna kui terviku häält nii riigisiseselt kui ka rahvusvaheliselt.

Aitasime TTÜ Meresüsteemide Instituudil esitada Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile ettepaneku "Merenduse valdkondliku teadus- ja arendustegevuse programmi uuringusuunad". See hõlmab rakendusuuringuid ja innovatiivseid tegevusi Eesti meremajanduses, sealhulgas meretranspordis, mere loodusvarade kasutamises ning puhkemajanduse tõhustamises ja konkurentsivõime tõstmises. Samas peab mere hüvede ja teenuste kasutamine ettevõtluses ja avalikes huvides toimuma keskkonnaseisundit halvendamata.

Ühe võimalusena meie teadusprogrammi eesmärkide saavutamiseks oleme kaalunud mere ja merenduse populaarteaduskeskuse loomist Saaremaale ja selle projekti ühendamist konverentsikeskuse ideega Kuressaares. Huvi asja vastu tunneb ka Mustjala vallavalitsus, kus projekti idee on kirjutatud omavalitsuse arengukavasse.

Rahvusvahelisel Soome lahe nõupidamisel (The Maritime assembly Gulf of Finland) Rakveres 2014. aasta kevadel arutasime Läänemere väikelaevaliikluse, mereturismi turvalisuse, sobivate marsruudivalikute, sadamate teenuste ja sadamate läheduses olevaid võimalusi kirjeldava info kättesaadavuse teemadel. On selge vajadus Läänemere-ülese infokeskuse järele ning sobivaks paigaks peab Suomen Purjehdus ja Veneily ry just Saaremaad. Väikesadamaid puudutava info kättesaadavaks muutmine kõigile Läänemere väikelaevaomanikele on oluline ka MKM jaoks. Kaalume sellise infokeskuse loomise võimalusi ning ootame sellel teemal huvitatud osapooli meiega kontakteeruma.

Suhtleme ja arutame koostöövõimaluste üle kõikide isikute, ettevõtete ja organisatsioonidega, kes soovivad panustada ja kasu saada Läänemere jätkusuutlikkuse tagamisest. Meie kontaktandmed leiate siit: www.balticseacenter.com

Summary

Why was Baltic Sea Centre established?

By Henry Arnhold

We are here to build up possibilities for concerned individuals and organizations to contribute to the sustainable future of Baltic Sea. The key driver for our efforts is Social Responsibility and belief in Civil Society.

The sustainable future of Baltic Sea naturally covers the inseparable and balanced ecological, social and utilization aspects.

Baltic Sea is the connection between eight countries and more than one hundred million people. It creates a link in logistical, economical, social and welfare aspects.

Baltic Sea Centre has the role of uniting and aligning various contributors. There are three basic domains of attention:

- Science and fact based information.
- Services for elaboration and distribution of resources.
- Participation the Cause in an individually motivating way.

Info about the Science, Services and Participation programs, who we are and what we stand for can be found from our webpage: www.balticseacenter.com

Eesti Mereakadeemia 2014. a lõpetajad

Rakenduskõrgharidusõpe

Tüürimees

1.	Algo	Priit	
2.	Andresson	Ilmar	
3.	Artus	Aksel	
4.	Dudina	Darja	
5.	Ereline	Taavi	
6.	Hansen	Artur	
7.	Helbes	Kristo	
8.	Ivaste	Madis	
9.	Jõekallas	Ojar	
10.	Kabel	Argo	
11.	Kaerma	Margus	
12.	Kaldre	Siim	
13.	Kamenski	Aleksandr	
14.	Kibur	Silver	
15.	Kohtring	Ivo	
16.	Kruusamäe	Raivo	
17.	Kuldma	Kristjan	
18.	Kuum	Henn	
19.	Känik	Alan	
20.	Liepkalns	Ringo	
21.	Lilloja	Kaido	
22.	Lüllemets	Kaarel	
23.	Mišin	Dmitri	*cum laude*
24.	Moissejev	Jevgeni	
25.	Morozov	Maksym	
26.	Orm	Joonas	
27.	Palu	Sander	
28.	Pedak	Ele	
29.	Pogodina	Ilona	
30.	Saks	Rivo	
31.	Sirp	Rain	
32.	Suits	Erik	
33.	Sõlg	Tõnis	
34.	Špitsmeister	Rauno	
35.	Zubko	Pavel	
36.	Teras	Märt	
37.	Tohver	Arne	
38.	Tõrnov	Tarmo	
39.	Vahter	Elar	
40.	Vellend	Vallo	
41.	Vostokov	Daniil	
42.	Üksik	Rauno	

Laeva jõuseadmed

1.	Aleksejev	Anton
2.	Allik	Ahto
3.	Alõvajev	Dmitri
4.	Daškevitš	Nikita
5.	Dzivak	Artjom
6.	Galitš	Aleksei
7.	Golõšin	Roman
8.	Kaevandus	Dmitri
9.	Kill	Jüri
10.	Kirsimägi	Kristen
11.	Komin	Konstantin
12.	Kropivnitski	Artjom
13.	Küttis	Stanislav
14.	Lvov	Denis
15.	Menkov	Maxim
16.	Meštšerjakov	Jevgeni
17.	Miil	Siim
18.	Moora	Rainer
19.	Narjadnov	Anton
20.	Nazarov	Aleksandr
21.	Pavlov	Ivan
22.	Polištšuk	Grigori
23.	Rafikov	Artur
24.	Rand	Dmitri
25.	Siim	Mihkel
26.	Skramkov	Maksim
27.	Solodovnikov	Aleksandr
28.	Tamm	Sürmo
29.	Terekhov	Evgeny
30.	Tolstykh	Anton
31.	Troitski	Aleksandr
32.	Tšistjakov	Janek
33.	Voolma	Madis

Külmutusseadmed

1.	Nurmits	Ülar

Sadamamajandamine ja meretranspordi juhtimine

1.	Balõbina	Veronika	
2.	Belokon	Nila	
3.	Gretšev	Dmitri	
4.	Guk	Artjom	
5.	Ivtšik	Jekaterina	
6.	Juurma	Martin	
7.	Lepp	Sten-Erik *ekstern*	
8.	Mitt	Arlyn	
9.	Nesterov	Nikita	
10.	Petrov	Artjom	
11.	Raketskaja	Maria	
12.	Reinola	Tanel	*cum laude*
13.	Romanenko	Alissa	
14.	Sepp	Kevin	
15.	Sinitsõna	Natalja	
16.	Soltruk	Tatjana	
17.	Staritsõn	Maksim	
18.	Šalai	Sergei	
19.	Tšalõhh	Nadežda	
20.	Tupitsõn	Andrei	
21.	Vaino	Triin	

Veeteede ohutuse korraldamine ja haldamine

1.	Kozhadey	Ekaterina
2.	Lindpere	Mihkel
3.	Linnas	Merili

Kalapüügi- ja käitlemise tehnoloogia

1.	Aid	Ott
2.	Allik	Kärt
3.	Ambos	Indrek
4.	Jakovleva	Anastassia

2014. a väljastatud diplomiga kaptenid ja vanemmehaanikud

2014. aastal esmakordselt väljastatud 3000se ja suurema kogumahutavusega laeva kapteni diplomid

USIN, ARNE	Eesti Mereakadeemia	2004
ROGALEVITŠ, ROMAN	Eesti Mereakadeemia	2006
SEPP, TAAVI	Eesti Mereakadeemia	2007
LÕHMUS, ERMO	Eesti Merehariduskeskus	1997
RAUDITS, KAIUS	Eesti Mereakadeemia	2007
GUSARIN, ANTON	Eesti Mereakadeemia	2002
LUIK, SVJATOSLAV	Eesti Mereakadeemia	2003
SUMKIN, ILJA	Eesti Merehariduskeskus	1994
RENZEL, HENRICO	Eesti Mereakadeemia	2002
PAAS, MARKO	Eesti Mereakadeemia	2006
TRUMMAL, ANDRUS	Eesti Mereakadeemia	2005
KÄSK, ANDRES	Eesti Mereakadeemia	2008
YARVISTE, YURII	Eesti Mereakadeemia	2007
FALJOV, ALEKSANDR	Eesti Mereakadeemia	2007
ALEKSANDROV, AVO	Eesti Mereakadeemia	2008
ŠIRANKOV, ALEKSANDER	Tallinna Merekool	1978
LEPP, INDREK	Makarovi nim. Mereakadeemia	1996
KOMAROV, MAKSIM	Eesti Mereakadeemia	2007
RADIONOV, ANDREI	Eesti Mereakadeemia	2004
KÕSTER, JARMO	Eesti Mereakadeemia	2000
LING, MARGUS	Eesti Mereakadeemia	2004

2014. aastal esmakordselt väljastatud väiksema kui 3000se kogumahutavusega laeva kapteni diplomid

KRUUSE, KAAREL	Eesti Mereakadeemia	2008
ŠURPATŠ, OLEG	Odessa Kõrgem Merekool	1992

2014. aastal esmakordselt väljastatud 3000 kW ja suurema peamasinate efektiivse koguvõimsusega mootorlaeva vanemmehaaniku diplom

LEONTIEV, SERGEY	Eesti Merehariduskeskus	1993
ŠEVTŠENKO, VADIM	Eesti Mereakadeemia	2006
KALINOVSKI, SERGEI	Tallinna Merekool	1991
ŽURAVLOVS, ALEKSANDRS	Eesti Mereakadeemia	2005
KOVALJOV, NIKOLAI	Eesti Merehariduskeskus	1992
KORJUS, TIIT	Eesti Merehariduskeskus	1997
PRII, ANDRUS	Eesti Mereakadeemia	2000
MÜTTÜ, ANDREI	Balti Mereakadeemia	2004
RUBERG, BIRGO	Eesti Mereakadeemia	2004
VALDEK, KARL	Eesti Mereakadeemia	2004
SMARKUTSKI, VITALI	Tallinna Merekool	1990
LEVANDI, LAURI	Eesti Mereakadeemia	2003
ÕIEMETS, SILVER	Eesti Mereakadeemia	2007
ANDRIETS, VIKTOR	Eesti Mereakadeemia	2009
AKHMATOV, DMITRY	Tallinna Merekool	1991
BOGDANOV, ROMAN	Eesti Mereakadeemia	2008
MILIYANENKO, OLEG	Eesti Merehariduskeskus	1992
TAMM, JAANUS	Tallinna Merekool	1986
KRUŠELNITSKI, STANISLAV	Eesti Merehariduskeskus	1993

2014. aastal esmakordselt väljastatud väiksema kui 3000 kW peamasinate efektiivse koguvõimsusega mootorlaeva vanemmehaaniku diplomid

UTENKOV, ANATOLY	Eesti Merehariduskeskus	1995
JERJOMENKO, VLADIMIR	Tallinna Merekool	1974
KOZLOVSKI, JEVGENI	Tallinna Merekool	1991
OKAN, ALEXANDER	Leningradi Arktiline Merekolledž	1991
DREWS, ANDREAS	Tallinna Merekool	1978
RIMMEL, ALEKSANDR	Tallinna Merekool	1989
DJUKOV, EDUARD	Eesti Merehariduskeskus	1996
FILIPPOV, JURI	Tallinna Merekool	1988
IVANINA, IVAN	Kaliningradi Merekool	1998
KUNITSÕN, ANDREI	Tallinna Merekool	1982

2014. aastal väljastatud diplomid

Väiksema kui 500se kogumahutavusega laeva kapteni diplom	18
500se ja suurema kogumahutavusega laeva vahitüürimehe diplom	49
Väiksema kui 3000se kogumahutavusega laeva vanemtüürimehe diplom	2
3000se ja suurema kogumahutavusega laeva vanemtüürimehe diplom	31
Väiksema kui 750 kW peamasinate efektiivse koguvõimsusega mootorlaeva vanemmehaaniku tunnistus	13
750 kW ja suurema peamasinate efektiivse koguvõimsusega mootorlaeva vahimehaaniku diplom	38
Väiksema kui 3000 kW peamasinate efektiivse koguvõimsusega mootorlaeva II mehaaniku diplom	7
3000 kW ja suurema peamasinate efektiivse koguvõimsusega mootorlaeva II mehaaniku diplom	24
Laeva elektrimehaaniku diplom	9
Laeva külmutusseadmete mehaaniku diplom	4

Eesti laevaregistrid 2015

Statistikatabelid Eesti laevaregistrid /
Tables of Statistics Estonian Ship Registers

1. Laevaregister/Ship Register

MERELAEVAD/ *SEAGOING VESSELS*

Kaubalaevad/ *Merchant Ships*	**Laevade arv** *Number of Ships*	**Kogumahutavus** *Gross tonnage*	**Kandevõime** *Deadweight*
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	14	32015,00	46265,00
kogumahutavusega alla 100/ *Gross tonnage less than 100*	2	61,20	65,00
KOKKU/ *TOTAL*	**16**	**32076,20**	**46330,00**

Reisilaevad/ *Passenger Ships*	**Laevade arv** *Number of Ships*	**Kogumahutavus** *Gross tonnage*	**Kandevõime** *Deadweight*
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	15	14153,00	2607,80
kogumahutavusega alla 100/ *Gross tonnage less than 100*	7	357,00	63,38
KOKKU/ *TOTAL*	**22**	**14510,00**	**2671,18**

Tehnilised ja abilaevad/ *Technical and Auxiliary Ships*	**Laevade arv** *Number of Ships*	**Kogumahutavus** *Gross tonnage*	**Kandevõime** *Deadweight*
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	35	22167,52	19400,95
kogumahutavusega alla 100/ *Gross tonnage less than 100*	52	1517,87	332,84
KOKKU/ *TOTAL*	**87**	**23685,39**	**19733,79**

Kalalaevad/ *Fishing Vessels*	**Laevade arv** *Number of Ships*	**Kogumahutavus** *Gross tonnage*	**Kandevõime** *Deadweight*
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	40	15658,00	7836,97
kogumahutavusega alla 100/ *Gross tonnage less than 100*	63	1973,33	966,80
KOKKU/ *TOTAL*	**103**	**17631,33**	**8803,77**

Lõbusõidu- ja huvilaevad/ *Pleasure and Tour Ship*	**Laevade arv** *Number of Ships*	**Kogumahutavus** *Gross tonnage*	**Kandevõime** *Deadweight*
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	2	2766,37	1534,00
kogumahutavusega alla 100/ *Gross tonnage less than 100*	86	516,61	215,18
KOKKU/ *TOTAL*	**88**	**3282,98**	**1749,18**

Merelaevad laevaregistris / Seagoing Ships Register	**Laevade arv** *Number of Ships*	**Kogumahutavus** *Gross tonnage*	**Kandevõime** *Deadweight*
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	106	86759,89	77644,72
kogumahutavusega alla 100/ *Gross tonnage less than 100*	210	4426,01	1643,20
KOKKU/ *TOTAL*	**316**	**91185,90**	**79287,92**

SISEVEELAEVAD/ *INLAND VESSELS*

Kaubalaevad/ *Merchant Ships*

	Laevade arv *Number of Ships*	Kogumahutavus *Gross tonnage*	Kandevõime *Deadweight*
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	2	232,00	280,00
kogumahutavusega alla 100/ *Gross tonnage less than 100*	0	0,00	0,00
KOKKU/ *TOTAL*	**2**	**232,00**	**280,00**

Reisilaevad/ *Passenger Ships*

	Laevade arv *Number of Ships*	Kogumahutavus *Gross tonnage*	Kandevõime *Deadweight*
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	1	236,00	55,20
kogumahutavusega alla 100/ *Gross tonnage less than 100*	6	194,78	29,68
KOKKU/ *TOTAL*	**7**	**430,78**	**84,88**

Tehnilised ja abilaevad/ *Technical and Auxiliary Ships*

	Laevade arv *Number of Ships*	Kogumahutavus *Gross tonnage*	Kandevõime *Deadweight*
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	0	0,00	0,00
kogumahutavusega alla 100/ *Gross tonnage less than 100*	8	216,80	44,82
KOKKU/ *TOTAL*	**8**	**216,80**	**44,82**

Kalalaevad/ *Fishing Vessels*

	Laevade arv *Number of Ships*	Kogumahutavus *Gross tonnage*	Kandevõime *Deadweight*
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	0	0,00	0,00
kogumahutavusega alla 100/ *Gross tonnage less than 100*	14	142,00	89,30
KOKKU/ *TOTAL*	**14**	**142,00**	**89,30**

Lõbusõidu- ja huvilaevad/ *Pleasure and Tour Ship*

	Laevade arv *Number of Ships*	Kogumahutavus *Gross tonnage*	Kandevõime *Deadweight*
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	0	0,00	0,00
kogumahutavusega alla 100/ *Gross tonnage less than 100*	2	14,00	3,50
KOKKU/ *TOTAL*	**2**	**14,00**	**3,50**

Siseveelaevad laevaregistris / Inland Ships Register

	Laevade arv *Number of Ships*	Kogumahutavus *Gross tonnage*	Kandevõime *Deadweight*
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	3	468,00	335,20
kogumahutavusega alla 100/ *Gross tonnage less than 100*	30	567,58	167,30
KOKKU/ *TOTAL*	**33**	**1035,58**	**502,50**

Laevaregister/Ship Register

	Laevade arv *Number of Ships*	Kogumahutavus / *Gross tonnage*	Kandevõime *Deadweight*
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	109	87227,89	77979,92
kogumahutavusega alla 100/ *Gross tonnage less than 100*	240	4993,59	1810,50
KOKKU/ *TOTAL*	**349**	**92221,48**	**79790,42**

2. Ehitatavate laevade registrisse kantud teisaldatavad ja ehitatavad laevad
Non-propelled and under Construction Ships Entered to the Register of Ships Under Construction

MERELAEVAD/ *SEAGOING VESSELS*

Ehitatavad laevad/ *Ships under Construction*

	Laevade arv *Number of Ships*	Kogumahutavus *Gross tonnage*	Kandevõime *Deadweight*
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	1	0,00	0,00
kogumahutavusega alla 100/ *Gross tonnage less than 100*	0	0,00	0,00
KOKKU/ *TOTAL*	**1**	**0,00**	**0,00**

Teisaldatavad laevad / *Non-propelled Ships*

	Laevade arv *Number of Ships*	Kogumahutavus *Gross tonnage*	Kandevõime *Deadweight*
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	11	34105,00	35345,50
kogumahutavusega alla 100/ *Gross tonnage less than 100*	7	242,00	924,00
KOKKU/ *TOTAL*	**18**	**34347,00**	**36269,50**

SISEVEELAEVAD/ *INLAND VESSELS*

Teisaldatavad laevad / *Non-propelled Ships*

	Laevade arv *Number of Ships*	Kogumahutavus *Gross tonnage*	Kandevõime *Deadweight*
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	7	4585,37	1260,00
kogumahutavusega alla 100/ *Gross tonnage less than 100*	2	22,00	42,60
KOKKU/ *TOTAL*	**9**	**4607,37**	**1302,60**

Ehitatavate laevade registrisse kantud teisaldatavad ja ehitatavad laevad
Non-propelled and under Construction Ships Entered to the Register of Ships Under Construction

	Laevade arv *Number of Ships*	Kogumahutavus *Gross tonnage*	Kandevõime *Deadweight*
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	19	38690,10	36605,50
kogumahutavusega alla 100/ *Gross tonnage less than 100*	9	264,00	966,60
KOKKU/ *TOTAL*	**28**	**38954,10**	**37572,10**

LAEVAKINNISTUSRAAMAT/ *SHIP´S REGISTRATION BOOK* 1. /.2 .

	Laevade arv *Number of Ships*	Kogumahutavus *Gross tonnage*	Kandevõime *Deadweight*
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	128	125917,99	114585,42
kogumahutavusega alla 100/ *Gross tonnage less than 100*	249	5257,59	2777,10
KOKKU/ *TOTAL*	**377**	**131175,58**	**117362,52**

3. Laevapereta prahitud laevade register
Register of Barbeboate Chartered Ships

MERELAEVAD/ *SEAGOING VESSELS*

Laevapereta prahitud reisilaevad /

	Laevade arv *Number of Ships*	Kogumahutavus *Gross tonnage*	Kandevõime *Deadweight*
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	10	289226,00	39941,50
kogumahutavusega alla 100/ *Gross tonnage less than 100*	0	0,00	0,00
KOKKU/ *TOTAL*	**10**	**289226,00**	**39941,50**

Laevapereta prahitud tehnilised ja abilaevad

	Laevade arv *Number of Ships*	Kogumahutavus *Gross tonnage*	Kandevõime *Deadweight*
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	3	789,00	428,89
kogumahutavusega alla 100/ *Gross tonnage less than 100*	0	0,00	0,00
KOKKU/ *TOTAL*	**3**	**789,00**	**428,89**

Laevapereta prahitud laevade register
Register of Barbeboate Chartered Ships

	Laevade arv *Number of Ships*	Kogumahutavus *Gross tonnage*	Kandevõime *Deadweight*
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	14	305894,00	44370,39
kogumahutavusega alla 100/ *Gross tonnage less than 100*	0	0,00	0,00
KOKKU/ *TOTAL*	14	**305894,00**	**44370,39**

4. RHÜT laevade andmekogu /
Register of Ship FSAD

MERELAEVAD/ *SEAGOING VESSELS*

Riigihaldusülesandeid täitvad laevad/
Ships Fulfilling State Administrative Duties

	Laevade arv *Number of Ships*	Kogumahutavus *Gross tonnage*	Kandevõime *Deadweight*
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	4	6113,00	3240,40
kogumahutavusega alla 100/ *Gross tonnage less than 100*	40	176,00	72,63
KOKKU/ *TOTAL*	**44**	**6289,00**	**3313,03**

SISEVEELAEVAD/ *INLAND VESSELS*

Riigihaldusülesandeid täitvad laevad/
Ships Fulfilling State Administrative Duties

	Laevade arv *Number of Ships*	Kogumahutavus *Gross tonnage*	Kandevõime *Deadweight*
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	0	0,00	0,00
kogumahutavusega alla 100/ *Gross tonnage less than 100*	6	100,00	14,10
KOKKU/ *TOTAL*	**6**	**100,00**	**14,10**

Riigihaldusülesandeid täitvad laevad (mere- ja siseveelaevad)/
Ships Fulfilling State Administrative Duties (seagoing - and inland vessels)

	Laevade arv *Number of Ships*	Kogumahutavus *Gross tonnage*	Kandevõime *Deadweight*
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	4	6113,00	3240,40
kogumahutavusega alla 100/ *Gross tonnage less than 100*	46	276,00	86,00
KOKKU/ *TOTAL*	**50**	**6389,00**	**3326,40**

EESTI LAEVAREGISTRID /
ESTONIAN SHIP REGISTRATERS
1. - 4 .

	Laevade arv *Number of Ships*	Kogumahutavus *Gross tonnage*	Kandevõime *Deadweight*
kogumahutavusega 100 ja üle selle/ Gross tonnage of 100 and above	145	422045,99	158196,21
kogumahutavusega alla 100/ *Gross tonnage less than 100*	295	5533,59	2863,83
KOKKU/ *TOTAL*	**440**	**427579,58**	**161060,04**

Andmed on esitatud seisuga 01. jaanuar 2015.

The data are presented as at 1st January, 2015.

Eesti Laevanduse Aastaraamatu 2015 autorid

Arnhold, Henry s. 1981. a Talinnas. Lõpetamata kõrgem. Baltic Sea Centre MTÜ sekretär.

Dresen, Urmas s. 1958. a Tallinnas. Tartu Riiklik Ülikool. Eesti Meremuuseumi direktor.

Kass, Peedu s. 1939. a Narvas. Kaliningradi Kalatööstuse Tehniline Instituut. Tallinna Tehnikaülikool. Jäämurdja „Tarmo" kapten.

Laur, Uno s. 1928. a Tallinnas. Tallinna Merekool. Kaugsõidukapten.

Lember, Jüri s. 1964. a Tallinnas. Leningradi Kõrgem Merekool. EMSA esimees.

Must, Merily s. 1985. a Tabasalus. Eesti Mereakadeemia, magister. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi lennundus- ja merendusosakonna merendustalituse juhtaja.

Mäss, Vello s. 1940. a Harjumaal. Tallinna Kalandustehnikum. Eesti Meremuuseumi teadur. Uurimislaeva „Mare" kapten.

Naaber, Eero s. 1975. a Muhumaal. Tallinna Tehinkaülikool. Magister. Eesti Veeteede Ameti vaneminspektor.

Naber, Reet s. 1952. a Tallinnas. Tartu Riiklik Ülikool. Eesti Mereväe konsultant.

Ninnas, Toivo s. 1940. a Läänemaal. Vladivostoki Kõrgem Merekool. Kaugsõidukapten. Eesti Laevaomanike Liidu president.

Nylund, Sven-Erik s. 1937. a Soomes. Kaugsõidukapten. 1998-2008 Helsingi Laevakaptenite Ühingu esimees. Mitmete raamatute autor.

Ots, Eino s. 1937. a Imaveres. Tallinna Merekalanduse Tehnikum. Veeteede Ameti Meremeeste diplomeerimise ja registri büroo juhataja.

Ots, Tarmo s. 1973. a Tallinnas. Eesti Mereakadeemia. World Maritime University. Läänemeremaade merenduspoliitika ekspertgrupi esimees. Veeteede Ameti kommunikatsiooniosakonna juhataja.

Pihel, Piret s. 1960. a Kuressaares. Tartu Ülikool, majandusgeograaf. SA Saaremaa Arenduskeskuse juhataja.

Pilv, Agnes s. 1976. a Tallinnas. Tartu Ülikool. Magister. Keskkonnaministeeriumi peaspetasilaist.

Saar, Teele s. 1983. Kärdlas. Tallinna Ülikool MA ajalugu. Eesti Meremuuseumi teadusosakonna juht.

Talijärv, Andres s. 1957. a Amblas. Eesti Põllumajanduse Akadeemia. Keskkonnaministeeriumi kantsler.

Treiel, Urmas s. 1968. a Tartus. Tartu Ülikool. OÜ Väinamere Liinid juhataja.

Verhoeven Patrick Euroopa Ühenduse Laevaomanike Assotsiatsiooni Peasekretär (ECSA).

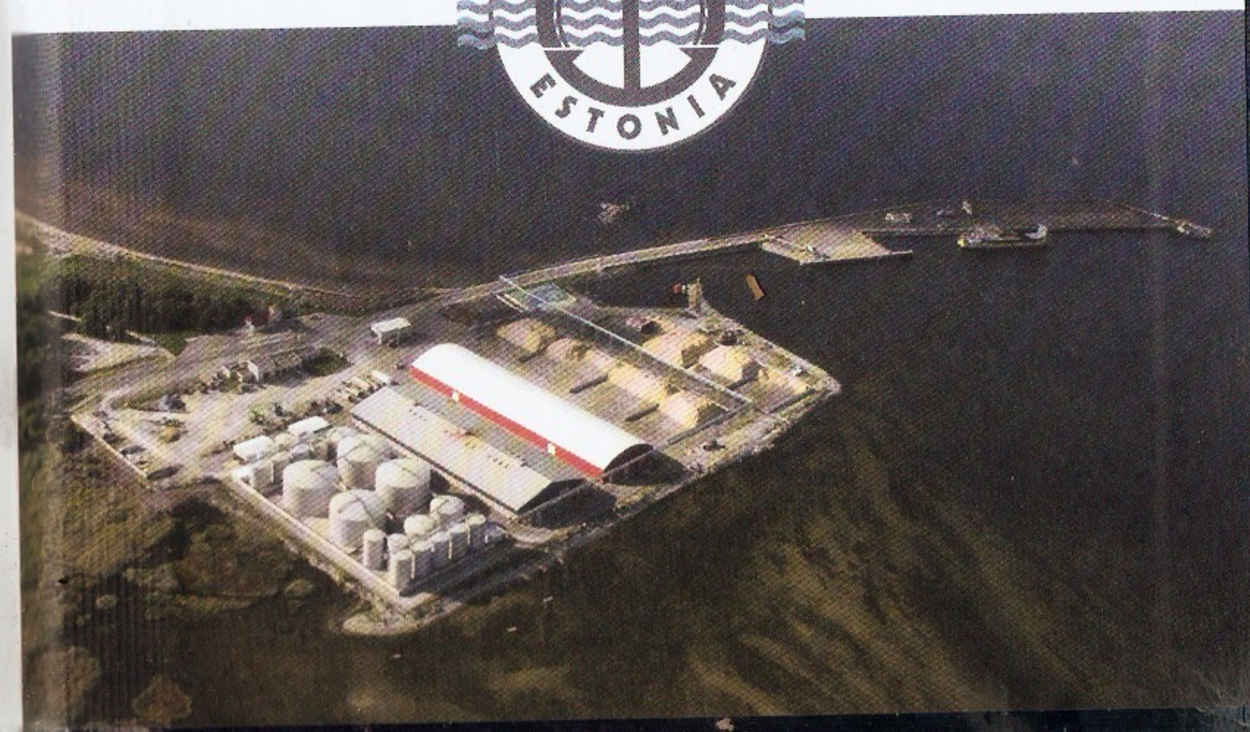
Viil, Viljar s. 1977. a Kuressaares. Eesti Mereakadeemia. Kaugsõidukapten.

Vitismann, Madli s. 1950. a Tallinnas. Tartu Riiklik Ülikool. Merendusajakirjanik.

210 aastat tagasi
asutati esimene

KUNDA KAUBASADAM

Asukoht: Kunda lahe lõunakaldal, 110 km Tallinnast ida pool.
$\varphi = 59° 31,7$ N $\lambda = 26° 32,9$ E
Sadamal on neli kaid pikkustega: I - 35 m; II - 176 m; III - 40 m; IV - 100 m.
Sügavused kai ääres: 8,5 - 9,5 m. Pöördeala R - 270 m.
Merekanali ja laevade pöördeala sügavus akvatooriumil on 10,4 m.
Kauba ladustamise võimaluseks on laoplatsid, laohooned ning mahutid.

Uus-Sadama tee 2, 44109 KUNDA, Lääne-Virumaa
telefon: +372 322 9955, faks: +372 322 1463
e-mail: port.kunda@knc.ee
www.knc.ee

PORT - KUNDA ESTONIA